Binnenverkehr und wirtschaftliche Gliederung der Stadt Basel

Mit 2 Textfiguren und 1 Tafel

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde der hohen philosophischen Fakultät der Universität Basel

vorgelegt von

Karl Förter

aus Basel

BASEL - DRUCK UND VERLAG ZBINDEN & HÜGIN - 1931

Binnenverkehr und wirtschaftliche Gliederung der Stadt Basel

Mit 2 Textfiguren und 1 Tafel

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde der hohen philosophischen Fakultät der Universität Basel

vorgelegt von

Karl Förter

aus Basel

BASEL - DRUCK UND VERLAG ZBINDEN & HÜGIN - 1931

Genehmigt von der Mathematisch-naturwissenschaftlichen Abteilung der philosophischen Fakultät auf Antrag der Herren Professor Dr. *Fritz Jaeger* und Privatdozent Dr. *Paul Vosseler*.

Basel, den 16. Juni 1931.

Professor Dr. *W. Matthies*, Dekan.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Sonderabdruck aus den
„Mitteilungen der Geographisch-Ethnologischen Gesellschaft in Basel,“
Band III, Jahrgang 1928—30.

Binnenverkehr und wirtschaftliche Gliederung der Stadt Basel

von

KARL FÖRTER

Die Stellung der Aufgabe:

Ich untersuchte den Binnenverkehr von folgenden geographischen Gesichtspunkten aus:

A. Die Frage nach der räumlichen Verteilung des Binnenverkehrs.

B. Die Frage nach den Ursachen dieser räumlichen Verteilung.

C. Die Frage nach den Folgen dieser räumlichen Verteilung.

Die Methoden zur Lösung der Aufgabe:

a) Die Herstellung von Karten:

Die Karten leisten für unüberblickbare geographische Räume denselben Dienst wie das Mikroskop für zu kleine Räume.

b) Der Vergleich verschiedener Karten:

Wenn Darstellungsobjekte dieselbe räumliche Verteilung zeigen, so ist auch ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Darstellungsobjekten wahrscheinlich.

Die Disposition des Textes:

Die Anordnung der Kapitel entspricht der Folge von Ursache und Wirkung.

1. Kapitel:

Die Stadt Basel in ihrer Umwelt.

Die Verkehrslage.

(Vergleiche eine Karte von Mitteleuropa.)

Basel liegt mitten im Kontinent Europa, außerdem zwischen England und Italien und zwischen Frankreich und dem Balkan, je 300 km von Frankfurt, München, Mailand und Lyon; je 400 km von Paris, Köln und Genua; je 700 km von London, Hamburg, Berlin, Wien, Rom, Bordeaux, Nantes und Cherbourg. Basel liegt inmitten großer, morphologisch bedingter Verkehrswege 250 m über Meer am südlichen Ende der oberrheinischen Tiefebene; diese verläuft 40 km breit und 300 km lang von SSW nach NNE. Die dieser tektonischen Senke im Westen und Osten anliegenden Horste erreichen 40 km unterhalb von Basel in den Vogesen links des Rheines und im Schwarzwald rechts des Rheines mit je über 1400 m ihre höchste Höhe. Doch versperren die Vogesen nicht mehr den Westen Basels, hier senkt sich vielmehr die 30 km breite burgundische Pforte bis auf 340 m. Im Osten hält der Rhein zwischen Schwarzwald und Tafeljura den Weg offen. Im Süden liegt zunächst der durch Fricktal und Ergolztal gegen Basel zu erschlossene Tafeljura, weiter südlich senken sich die wenigen Ketten des hier niedrig gewordenen Faltenjura am Ende des Frick- und des Ergolztales im Bözbergpaß und in den beiden Hauensteinpässen bis auf 570, 690 und 734 m. Die Birs erschließt mit ihren Klusen verschiedene Juratäler bis 50 km SW von Basel. Diese Verkehrswege setzen sich bis zu den Rändern des Kontinentes fort: Die oberrheinische Tiefebene im unteren Rheintal nach Amsterdam, über die Zaberner Steige nach Brüssel, über die hessische Senke nach Bremen und Hamburg, über Fulda nach Berlin. Statt der natürlichen Senken ermöglichen Tunnels die folgenden Wege: Bözberg und Arlbergtunnel nach Wien, Hauenstein, Gotthard und Simplontunnel nach Mailand. Endlich finden die Wege nach den wichtigen Hafenstädten Italiens, Frankreichs und Deutschlands in den beiden Hauptwegen des Meerverkehrs ihre Fortsetzung: in dem atlantischen Ozean nach Amerika und im Suezkanal nach Asien.

Die Entwicklung als Verkehrs- und Handelsstadt.

Die Schiffahrtslinien und Bahnlinien entwickeln sich längs dem geringsten Widerstand der Bodenformen. So wurde außer dem Rhein in der oberrheinischen Tiefebene auch durch die burgundische Pforte der Rhein-Rhonekanal als Schiffahrtsweg möglich.

Wichtige internationale Zugverbindungen kreuzen sich in Basel: Von Italien—Mailand nach den Nordsee- und Kanalhäfen (Calais, Ostende, Amsterdam, Bremen, Hamburg und Berlin—Ostsee), von Paris nach Wien—Bukarest und nach Mailand—Konstantinopel. Infolge seiner zentralen Lage entwickelt sich Basel auch rasch zum Flugknotenpunkt; es bestehen Verbindungen nach Zürich, Genf, Paris, Brüssel, Freiburg, Mannheim, Karlsruhe und Stuttgart. (Mit Mailand besteht aus militärischen Gründen noch keine Verbindung.) Infolge seiner Verkehrslage kann Basel einen viel größeren Prozentsatz seiner Bevölkerung in Handel und Verkehr beschäftigen als schlechter gelegene Nachbarstädtlein, und dadurch konnte es sich auch gegenüber diesen zur größeren Stadt entwickeln.

Beim Vergleich mit den übrigen größeren Schweizerstädten zeigt sich Basel vor allem als eigentliche Verkehrsstadt, während es im Handel gegenüber Genf und Zürich etwas zurücksteht.

Die Industrie braucht ebenfalls eine gute Verkehrslage für den Bezug der Rohstoffe und für den Versand der Produkte; daher hat Basel auch eine starke Industriebevölkerung.

Im Handel und Verkehr waren tätig 1920:

Basel 32,7 %, Rheinfelden 19,0 %, Liestal 20,8 % der berufstätigen Bevölkerung.

(1929)	Basel	Zürich	Genf	Bern	
Handel	19%	23%	23%	17%	der berufstät. Bevölkerung
Verkehr	5,8%	3,8%	3,3%	5,3%	
Veredlung	44%	38%	47%	38%	

Die Bodengestalt der näheren Umgebung Basels.

(Vergleiche eine Karte von Basel und Umgebung.)

Von unserem Münsterturm aus sehen wir, daß die Landschaften der näheren Umgebung Basels alle nicht sehr hoch liegen: Oberrheinische Tiefebene, Burgunderpforte, Vorbergzone

der oberrheinischen Tiefebene, Tafeljura und Dinkelberg. Außerdem führen unmittelbar von Basel aus viele Flußtäler in diese Landschaften: Birsig-, Birs-, Ergolz-, Wiesen- und Kandertal. Aber am Horizont sehen wir höhere Berge das Quellgebiet dieser Flüsse begrenzen: die Juraketten und den Schwarzwald. Ebenso begrenzen die Vogesen die niedrige Landschaft der Burgunderpforte.

Die Entwicklung Basels als „Hauptstadt" dieses Gebietes.

Die infolge der tiefen Lage zahlreiche, ackerbauende Bevölkerung der näheren Umgebung wird durch den Verlauf der Täler nach Basel gewiesen. Elektrische Bahnen führen ins Wiesen- und Birsigtal, eine Schmalspurbahn ins Kandertal, zwei Trambahnen führen neben den Eisenbahnen her ins Birstal und eine andere vorläufig bis zum Eingang des Ergolztales. So kann denn in Basel der Kleinhandelsaustausch zwischen Stadt und Land stattfinden. Aber Basel ist für diesen ländlichen Umkreis auch die Theater-, Konzert-, Schul- und Universitätsstadt. Umgekehrt erholen sich die Städter am Sonntag in diesem ländlichen Umkreis. Soweit die politischen Grenzen dies erlaubten, war Basel auch die politische Hauptstadt dieses Gebietes, so als Bischofsstadt und später als Kantonshauptstadt. Aber vor allem ist Basel die einzige größere Stadt dieses Gebietes, die zweitgrößte Stadt des Gebietes ist noch mehr oder weniger ein Vorort Basels.
(1925) Lörrach 16,011 Einwohner, Basel 143,964 Einwohner.

Auch beschäftigt Basel einen größeren Prozentsatz in Verwaltung, Wissenschaft und Kunst, wobei man beim Vergleich mit den Zahlen anderer Städte noch bedenken muß, daß die Verwaltung in dem heutigen engen Stadtkanton am wenigsten in Betracht fällt.

Von der berufstätigen Bevölkerung waren in der Verwaltung, Wissenschaft und Kunst beschäftigt 1929: Basel 8 %, Zürich 8 %, Genf 12 % (Völkerbund), Bern 15 % (Landeshauptstadt).

Die Entwicklung Basels als Grenzstadt.

Während im allgemeinen der Jura den Verlauf der Schweizergrenze bestimmt, liegt Basel einsam nordwestlich dieses Gebirges in der oberrheinischen Tiefebene. Diese ist heute wiederum

durch den Rhein in eine deutsche und in eine französische Hälfte geschieden. Der Rhein scheidet aber auch den Dinkelberg von Basel. So bleibt für Basel nur ein Sektor von 135 Grad gegen die Schweiz zu. Schließlich wurde sie durch den Krieg mit ihrem ehemaligen Untertanenland auch noch vom Gebiet der Ergolz und des unteren Birs- und Birsiglaufes getrennt; dieses Gebiet bildet den heutigen Kanton Baselland; rechts vom Rhein verblieben ihr wenigstens die drei rechtsrheinischen Dörflein: Bettingen, Riehen und Kleinhüningen. Dabei bleibt es ein schlechter Trost für die Stadt, daß sie unter ihrer Grenzlage schon im Mittelalter litt; schon damals wurde die stolze letzte Umwallung Großbasels vergeblich gebaut, denn die von ihr eingeschlossene Fläche wurde nie ganz überbaut. Damals wurde die Stadt durch die Habsburger vom Gebiet des heutigen Elsaß und Baden her eingekreist und sank von ihrer durch die gute Verkehrslage erworbenen Bedeutung herunter. Das zeigt ein Vergleich mit Frankfurt, welches am andern Ende der oberrheinischen Tiefebene liegt.

	Basel	Frankfurt
1400:	130 ha	110 ha
1925:	143 964 Einwohner	540 115 Einwohner

2. Kapitel:

Das Straßennetz.

Die Gestalt des Stadtbodens.

(Vergleiche die entsprechende Karte in Hassingers Basel.)

Die Flüsse bilden im Weichbild der Stadt die größten Verkehrshindernisse: Der Rhein fließt in einer Breite von 200 m um das Gebiet der ehemaligen und gegenwärtigen Wiesenmündungen herum und gliedert die Stadt in das linksrheinische Großbasel und in das rechtsrheinische Kleinbasel. Der Birsig schneidet sein Tälchen in die Schotterterrassen; seine Erosionsbreite beträgt 300 m, seine Erosionstiefe 20 m; die letzten 800 m verläuft er dem Rheine parallel.

Weiter wird der Stadtboden durch die in einer Meeres-

höhe von 250 m bis zu 280 m schwankenden Erosionsböden der Niederterrasse gegliedert.

Der Verlauf dieser Schotterterrassen ist z. T. schon im tertiären Untergrund bestimmt, welcher im Münstersporn eine viel höhere Lage über Meer erreicht als in Kleinbasel oder im Breitequartier. Das ganze Kleinbasel ist von einer ehemaligen bei der jetzigen Wettsteinbrücke gelegenen Wiesenmündung an abwärts überall erniedrigt worden (Hiltalingerstraße 249,6 m), während das oberhalb der Wettsteinbrücke gelegene Quartier noch 5 m höher liegt. In Großbasel, östlich des Birsig (Tellplatz 280,71 m), wurde am Rhein der Boden des jetzigen Breitequartieres erodiert; über eine 10 m hohe Terrassenstufe steigt man von der Breite zum Albanquartier hinauf. In Großbasel westlich des Birsig ist der Abfall gegen den Rhein zu allmählicher, denn er verteilt sich dort über 4 Terrassenstufen. Vom Münstersporn haben wir einen imposanten Abfall gegen den Rhein. Den Verlauf des Abfalls gegen das Quartier Breite bezeichnet der Verlauf des Albanteiches, der Verlauf der 4 Stufen westlich des Birsigtales wird durch folgende Straßen bezeichnet: 1. Hebelstraße, 2. Bernoullistraße (beide Stufen fallen unterhalb der Peterskirche zusammen), 3. Spalenvorstadt—Heuberg, 4. Austraße; die letztere Stufe setzt sich auch in Großbasel östlich des Birsigtales in 2 Stufen auslaufend fort, der Aeschengraben steigt quer über beide hinan; alle diese Stufen fallen je um etwa 5 m. In den unteren Terrassenflächen finden sich außerdem ganz flache langgestreckte Mulden von nur einem Meter Höhenunterschied auf 100 m Länge des Querschnittes.

So bilden die oberen Niederterrassenstufen eine zusammenhängende Fläche, welche folgende Quartiere umfaßt: Münstersporn, St. Alban, dann durch eine Stufe und heute durch die Eisenbahn getrennt Gundeldingen. Diese Fläche setzt sich jenseits des Birsigs fort im Bachletten, Gotthelf und Hegenheimerquartier. Umgekehrt umfassen die tiefsten Niederterrassenstufen folgende Quartiere: Breite, St. Johann und Kleinbasel außer Wettstein.

Bodengestalt und Verlauf der ehemaligen Stadtmauer.

Die Stadtmauer mußte zwar in erster Linie das Bestreben haben, um die Stadt einen Kreis zu bilden, weil sie dadurch

am kürzesten wurde, aber im einzelnen ist ihr Verlauf doch auch von der Bodengestalt abhängig. So verliefen die Mauern senkrecht zu den Verkehrshindernissen:

Aus strategischen Gründen mußten die Mauern jeweilen auch die beherrschenden Höhen erreichen.

(Für die detaillierte Stadttopographie vergleiche einen Plan von Basel.

Es verlaufen
senkrecht zum Rhein: Klingentalgraben, Theodorsgraben.
senkrecht zum Birsig: Steinenberg, Kohlenberg.
senkrecht zu den Terrassenstufen: Aeschengraben.

Oder die Mauern verliefen den Verkehrshindernissen entlang: Leonhardsgraben, Petersgraben (dem Birsigtal entlang).

Die zweitletzte Großbasler Umwallung mußte die Höhen links des Birsigs (Leonhardsgraben, Petersgraben) und die Terrasse bei der Leonhardskirche erreichen (Leonhardsgraben bis zum Kohlenberg hin). Die letzte Großbasler Umwallung griff bis zur Terrasse des jetzigen Bundesbahnhofes.

Die Wallstraßen.

(Tafel I, rot und grün, z. T.)

Die ehemaligen Wälle wurden infolge ihres sich weit hinziehenden Verlaufes nach ihrer Niederlegung oft zu Hauptstraßen. Aus der letzten Großbasler Umwallung entstanden Parallelstraßen zu beiden Seiten des ehemaligen Walles.

Aus der Umwallung von 1300 entstanden im Kleinbasel folgende Straßen: Klingentalgraben, Klaragraben, Theodorsgraben. Aus der Umwallung von 1300 entstanden in Großbasel: Petersgraben, Leonhardsgraben, Kohlenberg, Steinenberg, St. Albangraben. Aus der Großbasler Umwallung von 1400: Albananlage, Aeschengraben, Elisabethenanlage, Steinentorberg, Steinengraben, Schützengraben und Schanzenstraße.

Die nächste Umgebung und die Lage der stadtnächsten Dörfer.

Alle Dörfer liegen in den Talböden, denn auch die fruchtbaren Lößhügel wie das Bruderholz südlich von Basel kamen infolge ihrer Wasserarmut für die Besiedelung nicht in Frage. (Jetzt versorgt der Wasserturm die Villen des Bruderholzes. Binningen liegt zu beiden Seiten des kleinen Birsigs, Reinach

und Münchenstein zu beiden Seiten der Birs, an der Straßengabel vor den beiden Dörfern die Neuewelt. Riehen wurde von der Wiese an die linke Talseite gedrängt, Grenzach liegt am rechten Rande des Rheintales, Muttenz am linken Rheintalrand, das neue Birsfelden am Rhein, das neue Leopoldshöhe auf der obersten Stufe der Niederterrasse an der Straßenkreuzung zwischen Basel und Hallingen und zwischen Weil und der Schiffbrücke nach Großhüningen. Das ehemalige Fischerdorf Kleinhüningen liegt am rechten Rheinufer; vom linken Rand der oberrheinischen Tiefebene bis zum Rhein finden jetzt sogar 5 Ortschaften Raum: Allschwil und Hegenheim am Rand der Tiefebene, und dann gegen den Rhein zu Burgfelden, St. Ludwig und Hüningen.

Der Verlauf der Landstraßen.

(Tafel I, gelb.)

Rund um die Stadt strahlen die Landstraßen sternförmig nach den stadtnächsten Dörfern aus. Im Mittelalter mußten sie zu den Stadttoren führen. Alle diese Landstraßen wurden bei der weiteren Ausdehnung der Stadt zu wichtigen Hauptstraßen, sowohl wegen ihres geradlinigen Verlaufes auf weite Strecken als auch weil sie die wichtigen Punkte des Stadtzentrums mit Außenquartieren und mit der ländlichen Umgebung verbinden. Die übrigen Straßen ordneten sich senkrecht als Nebenstraßen dieser Hauptstraßen an. Wo aber diese Nebenstraßen zusammenstoßen entsteht ein gewisses Durcheinander im Grundriß. Der durch die Landstraßen entstandene sternförmige Grundriß beherrscht Großbasel, während er in Kleinbasel und im Gundeldingerquartier sich nicht gegen den schachbrettförmigen durchsetzen konnte.

So strahlen heute folgende Straßen zu den stadtnächsten Dörfern:

Nach Kleinhüningen: Kleinhüningerstraße.
Nach Leopoldshöhe: Freiburgerstraße.
Nach Riehen: Riehenstraße.
Nach Grenzach: Grenzacherstraße.
Nach Birsfelden: Zürcherstraße.
Nach St. Jakob: St. Jakobstraße.
Nach Münchenstein: Münchensteinerstraße.

Nach Binningen: Binningerstraße und Margarethenstraße.
Nach Allschwil: Allschwilerstraße und Neuweilerstraße.
Nach Hegenheim: Hegenheimerstraße.
Nach Burgfelden: Burgfelderstraße.
Nach St. Ludwig: Elsässerstraße.
Nach Hüningen: Hüningerstraße.

Weitere Sternstraßen führen nicht zu Dörfern, aber zu sonstigen wichtigen Punkten. So die Metzerstraße nach dem Kannenfeldgottesacker.

Der Verlauf der Bahnlinien und der Ringstraßen.

(Tafel I, rot.)

Die größeren Bahnlinien verlaufen im linken und rechten Talboden des Rheines parallel zum Rhein. Erst das infolge der Stadterweiterung erfolgte Weiterhinausschieben der Bahnlinien brachte Unregelmäßigkeiten in diesen Verlauf. So wurde der Bundesbahnhof von der Engelgasse an die Centralbahnstraße und die elsässischen Geleise dann noch vom jetzigen Spalenring und Steinenring nach der Straßburgerallee und nach dem St. Galler- und Bernerring hinaus verlegt. Durch diese Verlegungen entstanden schlangenlinienförmige Bahnverläufe. In Kleinbasel wurde der dem Rheinverlauf entsprechende ursprüngliche Bahnverlauf durch die Verlegung des Personenbahnhofes vom Riehenring an die Schwarzwaldallee hinaus etwas eingeknickt, dafür verlaufen die Geleise jetzt um so schöner direkt gegen die Eisenbahnbrücke über den Rhein.

Infolge ihres nur leicht geschwungenen Verlaufes wurden auch die ehemaligen Schienenwege zu Hauptstraßen, sie bilden als äußere Ringstraßen mit den Wallstraßen als den inneren Ringstraßen eine Ergänzung zu den Sternstraßen, indem sie den Verkehr zwischen den verschiedenen Sektoren erleichtern. Auch die Ueberdeckung eines tunnelierten Eisenbahnweges wurde zur Ringstraße. Ebenso führen viele Ringstraßen den bestehenden Eisenbahnwegen entlang.

Von der ersten Eisenbahnlinie rühren noch her: Vogesenstraße und Engelgasse. Auf ehemaligen Bahnlinien verlaufen: Viadukt, Steinenring, Spalenring, neben einer ehemaligen Bahnlinie: Riehenring, auf und neben gegenwärtigen Bahnlinien:

Straßburgerallee, St. Gallerring, Bernerring, Centralbahnstraße, Güterstraße, St. Albanring, Sissacherstraße, Liestalerstraße, Baldeggerstraße, Schwarzwaldallee und Freiburgerstraße.

Die Bahnlinien als Verkehrshindernisse.

Wenn auch die Zeit der Niveauübergänge vorbei ist (Sperrstraße), so beschränkt die Bahn deswegen doch noch die Entwicklung des Straßennetzes. Im niedrigen Kleinbasel verläuft sie als Hochbahn und in den obersten Stufen der Großbasler Niederterrasse verläuft sie als Tiefbahn. Die Hochbahn beschränkt das Straßennetz entsprechend ihren Unterführungen und die Tiefbahn entsprechend ihren Brücken. Unterführungen und Brücken richteten sich entweder nach den schon vorhandenen Straßen oder sie schufen neue Straßen.

So kommen bei der Münchensteinerbrücke die folgenden Straßen zusammen: Reinacherstraße, Münchensteinerstraße, Thiersteinerallee, Tellstraße, Hochstraße. So verlaufen gegen die Peter-Merianbrücke zu: Centralbahnstraße, Nauenstraße, Peter-Merianstraße, Lindenhofstraße, und auf der andern Seite bildet sich die seltsame Ecke Solothurnerstraße—Hochstraße. Oder am Kannenfeldplatz, welcher statt einer Brücke dient, kommen zusammen: Metzerstraße, Kannenfeldstraße, Mittlere Straße und Entenweidstraße. Beim badischen Bahnhof entstanden infolge der Unterführungen die neuen Straßen: Bäumlihofstraße und Egliseestraße.

Die Lage der Brücken und die Brückenstraßen.

Die älteste Brücke benützte die Lage am Basler Rheinknie, wo der Rhein auch im Gegensatz zu weiter unten noch ein festes Bett hatte. Im kleinen war für die Lage die Nähe des Stadtkernes und die Mündung des Birsigs maßgebend. Die beiden folgenden Brücken wurden dann im 19. Jahrhundert je 600 m ober- und unterhalb der ersten Brücke gebaut. Die beiden neuen Brücken benützten dabei einen Teil der aus den ehemaligen Umwallungen entstandenen Straßen als Zugangsstraßen. Die niedrige Lage des Kleinbasler Ufers ermöglicht den neuen Brücken, erst 150 m innerhalb des Ufers zu endigen;

die Rheinwege bleiben dadurch abseits des Verkehrs. Die Eisenbahnbrücke hat ihrer Bestimmung entsprechend dieselbe Entfernung vom Zentrum wie die zuletzt verlegten Geleise der elsässischen und der badischen Bahn. Die in der Verlängerung der Brücken liegenden Straßen bieten dem über die Brücken flutenden Verkehr den geringsten Widerstand und wurden deshalb ebenfalls zu Hauptstraßen.

In der Verlängerung der Mittleren Brücke liegen Greifengasse, Klarastraße, Rosentalstraße, Eisengasse. Gegen die Wettsteinbrücke laufen zusammen: Hammerstraße, Dufourstraße. An Wallstraßen benutzt sie: St. Albangraben, Klaragraben. In der Verlängerung der Johanniterbrücke liegt die einen Tramweg aufnehmende Feldbergstraße, von der Schanzenstraße wird die ehemalige Umwallung benutzt.

Die Fährschiffe und ihre Zugangsstraßen.

Die die Strömung ausnützenden Fährschiffe füllen die Verkehrslücken zwischen den Brücken und richten sich in ihrer Lage nach den guten Zugangsstraßen.

Die Münsterfähre richtet sich nach der Riehentorstraße und der Pfalz, welche das sonst verbaute Großbasler Ufer offen hält. Die Klingentalfähre richtet sich nach den aus einer ehemaligen Stadtmauer hervorgegangenen Straßen: Petersgraben und Klingentalstraße, und sie mußte sich vor allem auch nach dem Beginn des St. Johannrheinweges richten. Die Schlachthausfähre mußte oberhalb der verkehrsarmen Industrieanlagen der Gas- und Chemischen Fabriken zu liegen kommen. Sie liegt günstig zu den folgenden Straßen: Voltastraße, Mülhauserstraße, Horburgstraße.. Die St. Albanfähre liegt unterhalb des St. Albantores und der dort zusammenkommenden Straßen. Die Birsfeldener Fähre liegt möglichst weit oberhalb der ebenfalls einen Personensteg tragenden Eisenbahnbrücke.

Die Lage der Bahnhöfe und die Bahnhofstraßen.

In der Verlängerung der Mittleren Brücke lag in Kleinbasel der alte und liegt auch der neue Bahnhof der deutschen Bahnen.

In Großbasel mußte der Bahnhof zwar außerhalb aber doch in die Nähe des zentralen Birsigtales zu liegen kommen.

Die Bahn übernahm den größten Teil des früheren Landstraßenverkehrs, deswegen benötigen die Bahnhöfe möglichst unmittelbar gegen sie führende Hauptstraßen.

Der Bundesbahnhof richtete sich nach den schon vorhandenen Wall- und Ringstraßen: Aeschengraben, Steinentorbergstraße, und erhielt durch die Verlegung der elsässischen Geleise eine gute Zugangsstraße über den Viadukt. Er erwirkte sich dazu ferner eine neue direkte Zugangsstraße in der Elisabethenstraße. Der badische Bahnhof bewirkte die Verlängerung der schon vorhandenen Brückenstraßen, so zur Greifengasse die Klarastraße und Rosentalstraße und zur Feldbergstraße die Schönaustraße.

Unmittelbar durch die Bodengestalt bestimmte Straßen:

Höhenwege (vergleiche die Tafel I, blau): Sie bleiben entweder auf derselben Terrassenstufe oder sie ziehen sich auf derselben Höhe des Hanges dahin. So die Rittergasse, Augustinergasse, Martinsgasse, das Gerbergäßlein und der Heuberg.

Talwege (vergleiche die Tafel I, blau): Mauerwälle, Eisenbahnen und Straßen wollen alle ein unnötiges Aufundab vermeiden, so bleiben die Talwege im Tal. Die Freiestraße, Falknerstraße, Gerbergasse, Eisengasse und Marktgasse.

Talrandstraßen: Dem Rand der oberrheinischen Tiefebene gegen die Sundgauer Hügel zu folgt im Bereich der Stadt die Gundeldingerstraße (und ihre Parallelstraßen).

Uferstraßen (vergleiche die Tafel I, blau): Die Rheinwege sind nur durch den hochgelegenen Münstersporn auf der Großbasler Seite unterbrochen. Im niedrigen und ebenen Kleinbasel konnten die Straßen schon im Mittelalter parallel und senkrecht zum Rhein angelegt werden, ebenso in der ebenen tief gelegenen „Breite". Auch die kleineren Flüsse haben ihre Uferstraßen. So die Wiese die Hochbergstraße, der ehemalige Riehenteich den Riehenteichweg, der St. Albanteich den Lehenmattweg, die Birs die Birsstraße und der Birsig die Birsigstraße und die Binningerstraße.

Wenn die bisherigen 4 Straßentypen dem Verkehrshindernis auswichen, so überwinden es die folgenden:

Die Rampenstraßen (vergleiche die Tafel I, grün): Durch ihren Verlauf schräg zum Hang verteilen sie die Steigung über eine größere Strecke. So der Spalenberg, die Freiestraße, die Elisabethenstraße und der Mühleberg.

Die Hanglückenstraßen: Sie suchen die am wenigsten steile Stelle des Hanges heraus. So der Spalenberg, die Freiestraße, die Austraße und die Innere Margarethenstraße.

Hohlwegstraßen: Der Kohlenberg erweitert ein wohl schon vorhandenes Tälchen zum Hohlweg.

Bergstraßen (vergleiche die Tafel I, grün): Größere Höhenunterschiede müssen mit mehrfachen Windungen überwunden werden. So beim Batterieweg, beim Thiersteinerrain, Hechtliacker.

Treppengäßchen: Sie waren in der gotischen Zeit die einfachste Lösung für den damals wichtigsten Verkehr, den Fußgängerverkehr. Sie sind aber nur Nebengäßchen an beiden Seiten des Birsigtales und führten nie zu einem Stadttor. So das Totengäßlein, Kellergäßlein, Imbergäßlein, Kohlenberggäßlein, der Leonhardsstapfelberg, das Martinsgäßlein, der Stapfelberg, Schlüsselberg und Petersberg.

Die Brückentreppen: Von den Rheinwegen führen Treppen zu den niedriger gelegenen Rheinwegen hinunter, ebenso führen Treppen vom Viadukt ins Birsigtal hinunter.

Auch *Häuser* werden als Verkehrshindernisse nach dem Vorbild der Stadttore überwunden. Mittels Tordurchbrüchen führen Straßen durch Häuser. So bei der Tanzgasse, beim Café Spitz zwischen Rheingasse und dem Beginn des oberen Rheinweges, vom Petersberg nach der Schifflände.

Hausgänge: Zwischen dem oberen Ende des Spalenberges und dem Leonhardsgraben in der Richtung gegen den Holbeinplatz wird die durch die ehemalige Umwallung bedingte Verbauung durch einen öffentlich benutzten Hausgang überwunden.

Abkürzungsstraßen (vergleiche die Tafel I, schwarz): Besonders in gotischer Zeit, aber auch noch heute wurde

das System der senkrecht zu ihren Hauptstraßen stehenden Nebenstraßen durch Abkürzungen der rechten Winkel überwunden. Diese Unregelmäßigkeiten sind immer durch wichtige Punkte bedingt.

So führen zu den ehemaligen Toren: Das Luftgäßlein vom Münsterplatz zum Aeschentor, der Lindenberg von der Mittleren Brücke zum Riehentor, die Webergasse von der Mittleren Brücke zum Bläsitor, der St. Albankirchrain von der St. Albankirche zum noch stehenden St. Albantor. Gegen den ehemaligen badischen Bahnhof, die jetzige Mustermesse zu führen der Klaramattweg und der Klarahofweg. Zu Brücken führen: Hammerstraße, Dufourstraße, Arnold-Böcklinstraße, Heumattstraße, Tellstraße, zu den Bahnhöfen: Elisabethenstraße, Küchengäßlein, Riehenteichstraße, Eilgutstraße, Brombacherstraße, zu den Landstraßen: Horburgstraße, Türkheimerstraße, Allschwilerstraße, Austraße, zu den Marktplätzen führen die Straßen der inneren Stadt.

Die Plätze.

Soweit es sich nicht um Anlagen handelt, wurden schon in der gotischen Zeit die *Marktplätze* geschaffen: Fischmarkt, Kornmarkt (Marktplatz), Barfüßerplatz (Säuplatz); sie liegen heute auf Bürgersteigshöhe, so daß der Verkehr um sie herumfluten muß.

Die Kreuzungspunkte mehrerer Straßen wurden dagegen sinngemäß zu *Verkehrsplätzen* erweitert.

So kreuzen sich auf dem Aeschenplatz: Aeschenvorstadt—St. Jakobstraße, Aeschengraben—St. Albananlage und die Dufourstraße, am Tellplatz: Güterstraße–Bruderholzstraße und Tellstraße, am Kannenfeldplatz: Kannenfeldstraße–Metzerstraße, Mittlerestraße Entenweidstraße und Straßburgerallee—Mülhauserstraße, am Centralbahnplatz: Bahnhof, Centralbahnstraße, Elisabethenstraße, Aeschengraben und Heumattstraße. Auch bei den Zierplätzen kommen viele Straßen sternförmig zusammen. So hat der Bundesplatz den Grundriß eines siebenstrahligen Sternes.

Das Straßenbahnsystem.

(Vergleiche einen Stadtplan.)

Noch mehr als der Fahrzeugverkehr ist das Straßenbahnnetz auf möglichst geradlinige Straßen angewiesen. Das Straßenbahnnetz benutzt deswegen die Sternstraßen für den Verkehr zwischen den verschiedenen Zonen und die Wall- und Ringstraßen für den Verkehr zwischen den verschiedenen Sektoren. Die Brückenstraßen dienen vor allem dem Verkehr zu und zwischen den Bahnhöfen (von Bahnhof zu Bahnhof führte schon die erste Pferdebahn). Im Stadtzentrum müssen sich die Straßenbahnen noch mehr als die modernen Autos an das Birsigtal halten. Im Birsigtal kreuzen sich die verschiedenen Sternlinien. Infolge des steilen linken Birsighanges, über den sich nur der sehr schmale gewundene Spalenberg vom Zentrum aus öffnet, müssen drei Sterntramlinien sich zuerst mehr gegen Osten wenden, bevor sie sich dem Zentrum zuwenden können (Burgfelder-, Allschwiler- und Neuweiler-Linie). Die von Birsfelden herkommende Linie schwenkt schon beim St. Albantor gegen Bahnhof und Birsigtal zu. Schließlich windet sich eine Straßenbahnlinie bis fast auf das Bruderholz hinauf mittelst zweier in den Hang gegrabener Windungen am Osthang des Bruderholzes, und indem sie am Nordhang einem kleinen Tälchen folgt.

So haben wir folgende Sternbahnlinien: Riehenstraße, Kleinhüningerstraße, Elsässerstraße, Burgfelderstraße, Allschwilerstraße, Neuweilerstraße, St. Jakobstraße, Zürcherstraße, Hardstraße und Theaterstraße — Margarethenstraße (verkürzter Strahl).

Von den Ringstraßen werden folgende benutzt: Hüningerstraße, Spalenring, Steinenring und Güterstraße.

Von der Umwallung von 1400 werden benutzt: Schanzenstraße, Schützengraben, Aeschengraben und St. Albananlage.

Von der Umwallung aus der Zeit um 1300 werden benutzt: Leonhardsgraben, Kohlenberg, Steinenberg, St. Albangraben, Wettsteinplatz, Untere Rebgasse. Von den Brückenstraßen werden benutzt: Schönaustraße, Rosentalstraße (Marktgasse), Elisabethenstraße, Viaduktstraße, Margarethenstraße.

Im Kleinbasel biegt die Wettsteinlinie gegen den ehemaligen badischen Bahnhof zu ab, und im Großbasel biegen alle drei Brückenlinien dem Verlauf des Birsigtales folgend gegen den schweizerisch-elsässischen Bahnhof zu ab.

3. Kapitel:

Die Eigenheiten der Verkehrsströme.

Die Methoden der Verkehrsmessung.

1. Die Messungen des Baudepartementes: Der Straßeningenieur braucht genaue Fahrzeugzählungen, um die jährliche Zunahme des Verkehrs erfassen zu können. Weil aber die Straßen vor allem vom Stoßverkehr belastet werden, lassen diese Messungen die stillen Nachtstunden aus. Damit aber die Resultate nicht durch die großen Schwankungen im Verlauf des Tages getrübt werden, dehnen sich diese Messungen von morgens 6 Uhr bis abends 19 Uhr aus. Gelegentlich kontrollierte Arbeitslose zählen jedes an ihrem jeweiligen Standort vorbeifahrende Fahrzeug, indem sie es mit einem Strich markieren. Von Stunde zu Stunde machen sie einen Trennungsstrich. Diese Messung konnte infolge ihrer Kostspieligkeit nur an etwas über 50 der verkehrsreichsten Straßen durchgeführt werden.

2. Das Statistische Amt verwendete eine sich über die ganze Stadt erstreckende Statistik der Verkehrsunfälle zu jährlichen Karten. Diese Karten spiegeln indirekt die ungefähre Verkehrsstärke sämtlicher Straßen wider, denn die Unfälle nehmen proportional mit der Verkehrsstärke zu.

3. Mit meinen eigenen Messungen wollte ich erstens den Personenverkehr messen und zweitens den Verkehr auch der Nebenstraßen im Verhältnis zu den Hauptstraßen feststellen. Da ich als Einzelperson nicht tagelang messen konnte, mußte ich zunächst die Tagesschwankungen genauer messen. Ich maß den Personenverkehr der Mittleren Brücke während 4 Stunden. Jetzt konnte ich meine sich über alle Straßen Kleinbasels erstreckenden Messungen auf eine schwankungsarme

Zeit verlegen und an verschiedenen Tagen um diese selbe Zeit messen. Die Zahlen blieben so vergleichbar. Ich maß mit dem Sekundenzeiger in je 2 Minuten die vorübergehenden Personen der verschiedenen Straßen. Waren die Unterschiede zwischen diesen zwei rohen Zahlen dann größer als 15%, so wiederholte ich die Messungen. Dem Witterungseinfluß entging ich, indem ich nur an schönen Tagen maß.

4. Die vom Baudepartement durchgeführten Messungen der vorbeifahrenden Fahrzeuge (welche ja nur dem Transitverkehr der Eisenbahn entsprechen) wollte ich durch die Messung der um eine bestimmte Stunde stationierten Fahrzeuge ergänzen. Zu dem Zweck schritt ich die Straßen in einem gleichmäßigen Tempo ab und zeichnete die stationierten Fahrzeuge auf einer Karte ein, soweit sie gerade im Augenblick meines Vorbeikommens stationiert waren.

Die Unterschiede von Haupt- und Nebenstraßen.

Wenn man die Karte der Verkehrsunfälle des Statistischen Amtes überblickt, so fällt einem die Beschränkung der Verkehrsunfälle auf wenige Straßen auf. Es sind diejenigen Straßen, welche ich im vorigen Kapitel als Hauptstraßen bezeichnet habe. Da sie meistens breiter als die Nebenstraßen sind, sollten aus diesem Grunde ja weniger Unfälle aufweisen, wenn nicht ihr Verkehr größer wäre. Alle diese verkehrsreichen Straßen zeichnen sich einerseits durch ihren mehr oder weniger geradlinigen, vor allem aber durch ihren sich über eine größere Länge erstreckenden Verlauf aus, der zudem noch zu einem wichtigen Ziele wie zu einer Brücke, einem Dorfe, einem Bahnhof führt.

So weisen folgende Straßen eine größere Dichte der Verkehrsunfälle auf: Brückenstraßen wie die Johanniterbrücke, Schanzenstraße, Feldbergstraße, Mittlere Brücke, Greifengasse, Klarastraße, Wettsteinbrücke, Dufourstraße; die Straßen der Umwallung von 1300: Klaragraben, Leonhardsgraben, Petersgraben, Kohlenberg, Steinenberg, St. Albangraben; die Straßen der Umwallung von 1400 wie die St. Albananlage, Aeschengraben, Steinentorberg; dann die nach den ehemaligen Toren

und gegenwärtigen Dörfern sternförmig ausstrahlenden Straßen wie der Blumenrain, die St. Jakobsstraße, Riehenstraße; dann vor allem auch die nach den Marktplätzen der inneren Stadt führenden Straßen wie die Freiestraße, Gerbergasse, Marktgasse, Eisengasse.

Den Einfluß einer zu engen Straße zeigt die Häufung der Verkehrsunfälle auf der engen Wettsteinbrücke und am engen und zudem gegen die Birsigmündung abfallenden Blumenrain, den Einfluß einer unübersichtlichen und steilen Straße zeigt der Petersberg.

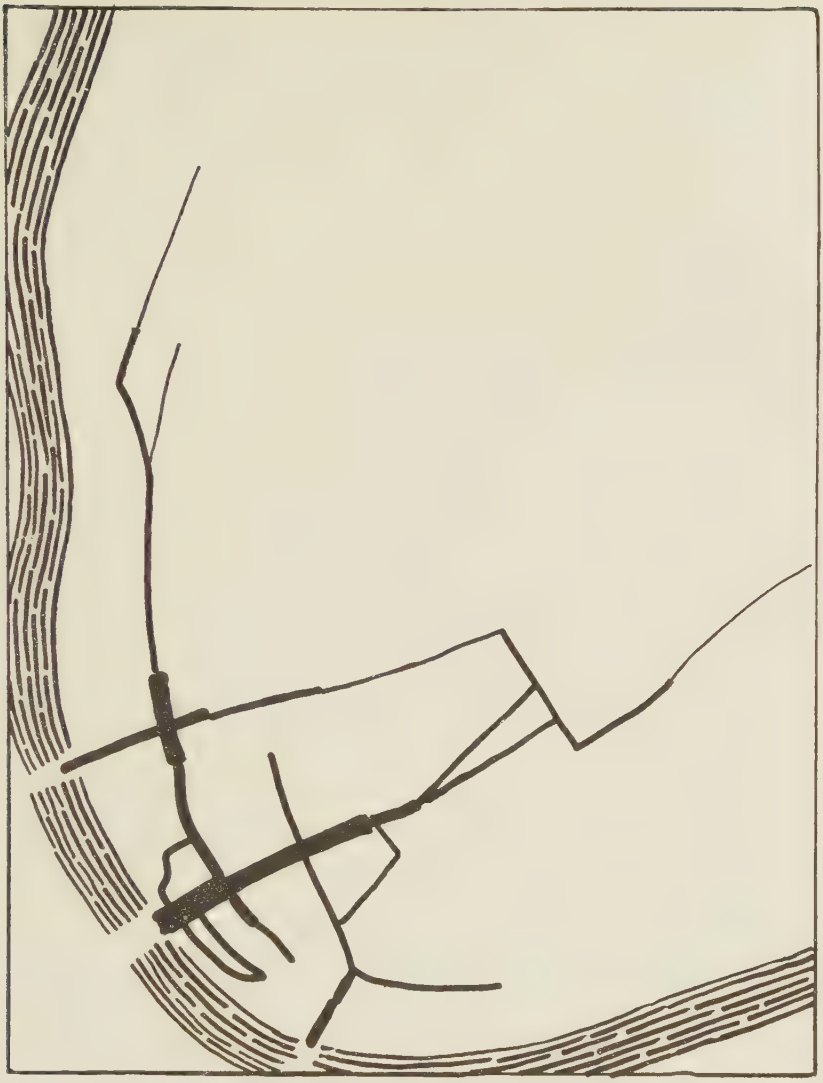
Auf meiner Karte des Personenverkehrs in Kleinbasel (vergleiche Figur 1) fällt wiederum die Beschränkung des zwischen 15 und 16 Uhr mehr als 10 Personen pro Minute betragenden Verkehrs auf folgende Straßen auf: Rheinbrücken und ihre Verlängerungen: Feldbergstraße, Greifengasse, Klarastraße und auf die dem Rheine parallel laufende Hauptstraße Rebgasse—Klybeckstraße.

Die Hauptstraßen sind also die verkehrsreichen Straßen, aber eine große Ausnahme fällt auf: gegen die äußeren Zonen hin werden auch die Hauptstraßen verkehrsärmer.

Die Dichte des Hauptstraßennetzes.

Aus verschiedenen Gründen finden wir in der inneren Stadt innerhalb eines nicht 100 m breiten Streifens zwei bis drei Hauptstraßen nebeneinander. Der Streifen ist, von der Schifflände bis zum Steinenberg reichend, 600 m lang. Seine Ursachen sind einmal die größere Dichte des Straßennetzes überhaupt in der zentralen noch aus gotischer Zeit stammenden Stadt, dann die den Verkehr konzentrierende Mittlere Brücke und vor allem die Bodengestalt des Birsigtälchens. Die parallel laufenden Straßen ermöglichten die Einführung des Einbahnstraßensystemes.

Vom Marktplatz aus strahlen die Straßen gegen die Stadttore auseinander, um dann gegen die Dörfer zu weiter auszustrahlen. Durch dieses Auseinanderstrahlen entstehen immer größere Zwischenräume. Diese werden aber von den übrigen Hauptstraßen wieder ausgefüllt, nicht nur von den aus den ehemaligen Umwallungen und den ehemaligen Eisenbahnlinien entstan-



Figur 1. Karte des Personenverkehrs in Kleinbasel.

denen Ringstraßen, sondern auch dadurch, daß sich die ursprünglichen Sternstraßen immer mehr gabeln. Dadurch ist das Hauptstraßennetz mit der alleinigen Ausnahme der inneren Stadt überall gleich dicht und keine Nebenstraße ist mehr als 300 m von der nächsten Hauptstraße entfernt.

Die durchschnittliche Zusammensetzung des Verkehrsstromes.

Sie ergibt sich aus den von der Polizei erteilten *Fahrbewilligungen:*

Fahrbewilligungen 1929 für:

Personenautos	Lastautos	Motorräder	Fahrräder	(Einwohner)
2736 Privat-	1277	1338	33 808	150 000
+83 Auto-	davon			
droschken	601 Lieferungswagen			
	58 Traktoren			
	90 Händlernummern			
	47 Garagenummern			
	3 Omnibusse.			

Die Zahl der Fußgänger ist also immer noch viermal so groß wie die Zahl der Radfahrer, während die Zahl der Personenautos noch nicht einen Zehntel der Zahl der Fahrräder beträgt, und die Zahl der Lastauto beträgt wiederum nur die Hälfte der Personenautos. Der Zahl der Lastautos entspricht auch die Zahl der verhältnismäßig seltenen Motorräder. Die von dieser Messung nicht erfaßten Pferdefuhrwerke spielen keine wesentliche Rolle mehr.

Die Fahrzeuge werden von ihren Besitzern natürlich nicht fortwährend benutzt, trotzdem finden sich im *wirklichen Verkehrsstrom* ähnliche Verhältnisse:

Mittlere Brücke, morgens 6 Uhr bis abends 19 Uhr total:

Personenautos	Lastautos	Motorräder	Fahrräder	Fußgänger
2261	921	490	8897	31 200
		(berechnet).		

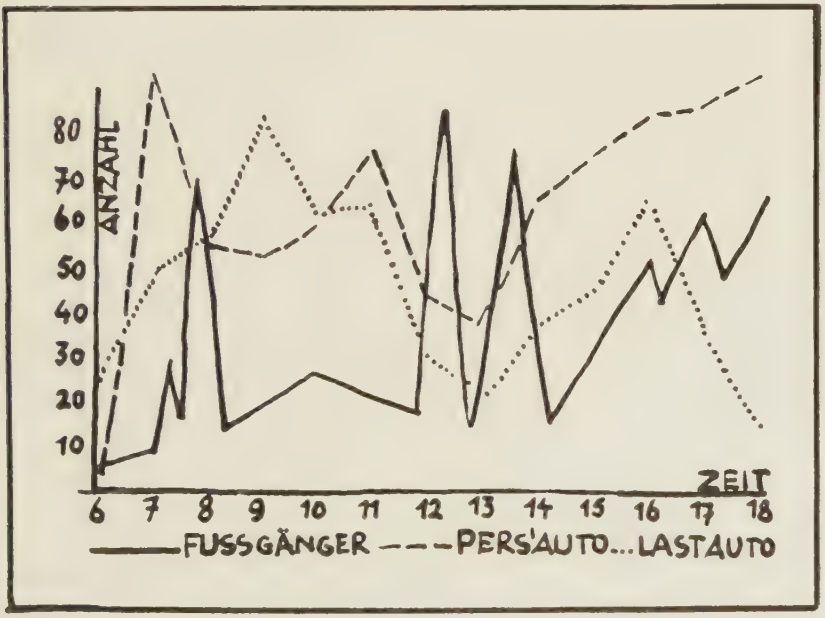
Auch hier ist die Zahl der Fußgänger viermal so groß als die Zahl der Radfahrer, die der Personenautos ist ebenfalls doppelt so groß als die der Lastautos, nur tritt die Zahl der Autos gegenüber der Zahl der Fahrräder stärker hervor; die Autos werden eben mehr oder weniger fortwährend benutzt, während die ein geringeres Kapital darstellenden Fahrräder den größten Teil des Tages in Hausgängen und Kellern stehen bleiben.

Doch treten die Autos bei den Verkehrsunfällen hervor, denn von 831 Verkehrsunfällen eines Jahres entfallen auf Zusammenstöße der schwerfälligen Autos untereinander 212, also ein Viertel, auf Zusammenstöße der Autos mit den raschen Fahrrädern 219, also ein weiteres Viertel.

Die täglichen Schwankungen des Verkehrsstromes.

Vergleiche Figur 2

In erster Linie durch den Wechsel von Tag und Nacht bedingt, schwankt der Verkehrsstrom von seiner größten Oede nach Mitternacht bis zu seiner größten Intensität im mittäglichen Stoßverkehr. Außer durch den Wechsel von Tag und Nacht, ist diese Schwankung auch durch die ihrerseits durch den Tageslauf der Sonne bestimmte Einteilung der menschlichen Arbeitszeit bedingt. Die Arbeitszeit liegt zwischen dem mittleren Sonnenauf- und -untergang mit der willkürlichen Pause in der Mitte der Arbeitszeit, welche allerdings zum Teil durch



Figur 2. Tägliche Schwankungen des Verkehrsstromes.

die große sömmerliche Hitze um die Mittagszeit bedingt ist. Auf die Arbeitszeit folgt dann noch die Vergnügungszeit.

Zur Zeit des mittleren Sonnenaufganges schwillt die Welle der Fabrikgänger und Personenautos an, um langsam in die Welle der etwas bequemeren Bürogänger überzugehen, auch die Schulkinder umfassend, bis dann gegen 8 Uhr Fußgänger und Radfahrer abnehmen. Jetzt werden dafür die Handwerkerkarren zu ihren Arbeitsstätten gestoßen, und vor allem beginnt jetzt erst der große Lastautoverkehr. Dann werden auch die Fußgänger wieder etwas verstärkt durch die den Markt besuchenden Hausfrauen, welche aber schon gegen 11 Uhr größtenteils wieder heim müssen, um zu kochen. Auch die Lastautos und Handkarren müssen bis um 12 Uhr wieder daheim sein. Dafür bricht dann nach 12 Uhr mit Büro- und Fabrikschluß der Fußgänger und Fahrradverkehr wie ein Gewitter los; die Personenautos sind schon vorher heimgefahren. Nach einer kurzen Stille um die Essenszeit um 13 Uhr ergießt sich derselbe Strom wiederum, diesmal in umgekehrter Richtung, gegen die Büros und Fabriken. Wieder versiegen gegen 2 Uhr die Fußgänger und Radfahrer, und wieder rasseln dafür die Handkarren und rattern die Motorlastwagen. Nach der Geschirrwaschenszeit trifft man auch häufiger Kinderwagen, welche mit den Personen zusammen zum „Zvieri“ wieder etwas abnehmen. Am Abend wiederholt sich dann dasselbe Bild wie um 12 Uhr, nur vereinigen sich Fußgänger und Radfahrer nicht zu einem so plötzlichen Stoß, denn der abendliche Arbeitsschluß ist nicht so gleichmäßig, auch wird die Welle des Arbeitsschlusses jetzt durch den abendlichen Einkäuferverkehr verwischt. Nach einer Nachtessensstille folgt die Zunahme von Fußgängern und Personenautos, welche nach den Lasten des Tages jetzt zu ihrem Vergnügen eilen. Aber die Fahrräder fehlen jetzt, denn mit ihnen fährt man nicht in die Kinos und Variétés. Der Kinoschluß um 23 Uhr bringt dann nochmals kurze örtliche Stoßzeiten hervor, bis nach Mitternacht die Stadt endlich auch ihre vollkommene Ruhe findet.

Auch in der Zahl der stündlichen Unfälle spiegeln sich die täglichen Schwankungen wieder, nur etwas verwischt durch den Einfluß der Nacht, denn von 831 Verkehrsunfällen ereignen sich 210 in den verkehrsärmeren Nachtstunden.

Zahlen der stündlichen Verkehrsunfälle (im Durchschnitt pro Jahr):

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
9,7	. . .		3,5	. . .	4	14	. 26	27	32	50	66

13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
99	53	16	41	61	76	68	11,5	. . .	15,3	. . . . .	

4. Kapitel:

Die Verdichtung der Verkehrsströme im Zentrum.

Die Lage des Zentrums der bebauten Fläche.

Der im ganzen doch ebene Schotterboden, auf dem unsere Stadt steht, ermöglichte ihr, sich nach allen Seiten gleichmäßig auszudehnen; eine Stadt will ja infolge ihres gleichmäßigen peripheren Wachstums immer eine Kreisfläche bilden. Eine kreisförmige Mauer war auch im Mittelalter am besten zu verteidigen, darum legte sich die um 1300 gebaute Mauer ziemlich kreisförmig um den Münstersporn als ihr Zentrum; nur im Kleinbasel verlief sie rechteckig. Die letzte mit Bastionen ausgezackte Großbasler Mauer zog den Kreis entsprechend dem Rheinlauf mehr in ein Oval. Später drückten die dem Rhein parallel laufenden Eisenbahnlinien dem Oval gerade Längsseiten auf. Aber Wälle und Eisenbahnlinien vermochten nicht zu verhindern, daß die Stadt heute eine ziemlich kreisförmige Fläche einnimmt, und noch heute bildet der Münstersporn mit dem darunter liegenden Birsigtälchen das Zentrum der bebauten Fläche. Der Radius der ohne größere Zwischenräume bebauten Fläche beträgt 2200 m.

Die zentrale Verdichtung des Hauptstraßenverkehrs.

(Vergleiche Figur 1.)

Im Zentrum entsteht durch die Kreuzung der Hauptstraßen eine sich schon in der Unfallstatistik spiegelnde Verdichtung des Verkehrs:

Verkehrsunfälle 1929: Altstadt 450, Außenquartiere 343. Wobei zu bedenken ist, daß die Fläche der Außenquartiere um ein Vielfaches größer ist als die Fläche der Altstadt.

Die täglichen Personen und Fahrzeugziffern verteilen sich folgendermaßen auf eine vom Zentrum ausstrahlende Straße:

	Mittl. Brücke	Äußere Greifengasse	Äußere Klarastr.	Rosentalstr.
Entfernung vom Marktplatz	300 m	600 m	1100 m	1700 m
Personen (berechnet)	31 200 „	19 500 „	7800 „	3600 „
Fahrräder	8897 „	4246 „	2608 „	1202 „
Personenautos	2261 „	1017 „	657 „	470 „
Lastautos	921 „	531 „	335 „	184 „
Motorräder	490 „	277 „	183 „	120 „
Handkarren	415 „	137 „	96 „	37 „
Einspänner	88 „	46 „	29 „	14 „
Mehrspänner	32 „	12 „	6 „	1 „

Die Fußgänger und sämtliche Fahrzeuge nehmen also gegen die äußeren Zonen zu ständig ab.

Um den Grad der Abnahme besser erkennen zu können, gebe ich im Folgenden die durchschnittliche Abnahme pro 100 m. Abnahme pro 100 m: bis zur Greifeng., z. Klarastr., z. Rosentalstr.

Personen	6500	1560	600
Fahrräder	1415	521	200
Personenautos	329	131	68
Lastautos	177	67	30
Motorräder	92	36	20
Handkarren	46	19	6
Einspänner	15	6	2
Mehrspänner	4	1	1/6

Die Abnahme ist also nicht gleichmäßig über die Strecke verteilt, sondern die Abnahmen pro 100 m nehmen gegen die äußeren Zonen zu selbst wieder ab. Nicht alle Abnahmen sind gleicher Art; so nehmen die Personen außerhalb der City am schnellsten ab, weniger plötzlich die Personenautos.

Die Ursache der zentralen Verdichtung des Verkehrs kann nicht im Hauptstraßennetz liegen, denn dieses ist ja gleichmäßig über die ganze Stadt verteilt. Im Zentrum kreuzen sich aber auch die Verkehrswege von Außenquartier zu Außenquartier, und das Zentrum ist auch von den meisten Personen am bequemsten zu erreichen. Es wiederholt sich also innerhalb der Stadt dasselbe, was schon bei der Lage der Stadt in ihrer weiteren Umgebung auffallen mußte: *Das Zentrum ist einfach die „Stadt" in der Stadt.*

Die Zone des Landstraßenverkehrs.

Im Gegensatz zur bebauten Fläche sind in der Zone der Landstraßen die Straßen nicht mehr so zahlreich über die Fläche verteilt, deswegen wird der Verkehr auf der Landstraße wieder dichter als in den äußeren Zonen der Stadt. Die Landstraße dient zum Teil noch den am Stadtrande liegenden Gartenstädten und Villen, aber zum größten Teil dient sie dem Nah- und Fernverkehr ebenso wie das die Eisenbahn tut. Das zeigt sich in der Zusammensetzung des Landstraßenverkehres: Die dem Binnenverkehr dienenden Radfahrer sind verhältnismäßig schwach vertreten, die Fußgänger nehmen fast ganz ab, auch die von Personen gezogenen Handkarren sind nur noch schwach vertreten; dafür nehmen die dem Nah- und Fernverkehr dienenden Personenautos, Lastautos und Motorräder stark zu gegenüber den äußeren Zonen der bebauten Fläche. Endlich nehmen auch schon in Stadtnähe die Pferdefuhrwerke zu, welche ja auf dem Lande immer noch die Hauptrolle spielen.

	Pers.	Räder	Pers.-auto	Last-auto	Motor-räder	Hand-karren	Ein-sp.	Mehr-sp.
Rosentalstrasse (1700 m vom Marktplatz)	3600	1202	470	184	120	37	14	1
(Radius der bebauten Flächen, 2200 m vom Marktplatz								
Riehenstr. (3200 m vom Marktplatz	fast fehlend	1580	838	421	277	30	39	31

5. Kapitel:

Die Gliederung der Stadt in wirtschaftliche Zonen.

(Tafel I, Punktsignaturen.)

Kartographische Darstellung der Wirtschaft.

Um den Wirtschaftscharakter der einzelnen Stadtteile genauer zu erfassen, trug ich die verschiedenen Geschäfte und Berufe nach dem Adreßbuch mit verschiedenfarbigen Punkten auf einer jeweilen eine Gruppe von Berufen zusammenfassenden Karte ein. Eine Kartenserie von Kleinbasel fertigte ich auch nach persönlichen Aufnahmen an Ort und Stelle an, indem ich die fast bei keinem Geschäft fehlenden Firmentafeln als Quellen benutzte. Schon die quartierweisen Zusammenfassungen der eidgenössischen Betriebszählung lassen die große wirtschaftliche Gliederung der Stadt erkennen, leider oft verwischt durch die verschiedene wirtschaftliche Gebiete zusammenfassenden Quartiergrenzen; drum geben nur die erstgenannten Punktkarten ein gutes Bild der wirtschaftlichen Gliederung der Stadt.

Die Gesamtheit der zentralen Zone.

Dieser als die Geschäftsstadt oder City zu bezeichnende Kern der Stadt kennzeichnet sich einmal durch das Ueberwiegen der *Betriebe mit Angestellten* über die Betriebe mit Industriearbeitern. Die Angestellten übertreffen an Zahl die Industriearbeiter in allen inneren Quartieren, so in der Altstadt Großbasels und Kleinbasels, in der Vorstädten Großbasels und in dem vor Kleinbasels Altstadt gelegenen Klaraquartier, ebenso noch „am Ring" Großbasels. In der Altstadt Großbasels ist die auf die Fläche berechnete Zahl der Angestellten doppelt so groß, wie in den Großbasler Vorstädten und in Kleinbasels Altstadt.

	In Fabriken Beschäftigte	In anderen Betrieben Beschäftigte
In den Geschäftsquartieren:	4754	21 433
Zentrum Großbasel		
Vorstädte		
Zentrum Kleinbasel		
St. Klara		

In den Arbeiterquartieren:	12 815	10 185
Breite		
Hegenheim		
St. Johann		
Matthäus		
Rosental		
Kleinhüningen		
Hirzbrunnen		
Übrige Quartiere:	6428	19 593

Das andere Kennzeichen der City ist die Abnahme der Wohnbevölkerung, denn die City ist ja kein historisches Gebilde, sondern die sich neu bildende Schöpfung des modernen Verkehrs was sich äußerlich in der allmählichen Niederlegung der alten Häuser zeigt.

Abnahme der Stadtbevölkerung:

1870—1888 : 4,2 % 1888—1910 : 19,6 % 1910—1920 : 11 %

Die Geldzone.

(Gelb.)

Die den Stil altitalienischer Paläste nachahmenden Bankgebäude müssen ihren Reichtum als Reklame zur Schau stellen.

Die Banken werden vor allem von der Geschäftslage aus benutzt, und da es nur wenige Banken gibt im Verhältnis zu den Ladengeschäften, so können die Banken an den Kreuzungen der Geschäftsstraßen liegen. Sie sind ja auch reich genug, um sich die besten Verkehrslagen erwerben zu können.

Die Hauptbanklage findet sich an der Kreuzung: Freiestraße — St. Albangraben—Aeschenvorstadt—Elisabethenstraße — Steinenberg. 5 Hauptstraßen kommen hier im Zentrum der Geschäftslage zusammen, und 2 Tramgeleise kreuzen sich hier, darum finden wir hier 6 Banken beisammen, entweder an der Kreuzung selbst oder doch in ihrer Nähe. Die Banklage Kleinbasels liegt an der Kreuzung der wichtigsten Straßen Kleinbasels: Greifengasse—Klarastraße und Rebgasse, wo sich auch die Tramlinien gabeln, drum liegen hier 3 Bankfilialen der im Großbasel gelegenen Banken. An der zweitwichtigsten Straße und Tramkreuzung Kleinbasels liegt eine weitere Filiale, es ist dies die Kreuzung Feldbergstraße—Klybeckstraße. Die übri-

gen Banken Großbasels liegen an der Gabelung Schifflände—Blumenrain und Marktgasse in der Nähe der Mittleren Brücke. An der Marktgasse liegt auch die Börse; eine weitere Bank liegt bei der Hauptpost im innersten Stadtzentrum.

Privatbanken verteilen sich auf den Zwischenraum zwischen den beiden Bankzentren Großbasels, also zwischen Schifflände und Albangraben, indem sie vor allem die Freiestraße einnehmen.

Die Liegenschaftsverwaltungen rücken gegen die Wohnzonen hin vor, so an der St. Jakobsstraße und an der Kreuzung Kohlenberg—Steinenberg.

Die Treuhandgesellschaften haben ihren Sitz ebenfalls in der Freienstraße und Aeschenvorstadt bis an den Beginn der St. Albanvorstadt.

Die Ladengeschäftszone.

(Blau.)

Die großen Schaufenster mit ihrem ausgebreiteten Inhalt zeigen, daß die Ladengeschäfte die Vorübergehenden zum Kaufe anlocken wollen. Sie breiten des Abends ihre Waren im Glanz der hellsten Lichter aus, und Lichtreklamen locken schon von weitem an; der Name des Geschäftes erinnert an die gelesenen Zeitungsinserate. Der Vorübergehende soll so ein Schaufenster zunächst einmal ganz unverbindlich ansehen, um dann bald zu entdecken, daß er diesen oder jenen Gegenstand eigentlich unbedingt haben müsse.

Weil sich die Ladengeschäfte an die Vorübergehenden wenden, brauchen sie eine Lage, wo möglichst viel Leute vorübergehen. In den innersten Zonen der Stadt findet schon durch seine Kreuzung eine große Verdichtung des Verkehrs statt, und außerdem verdichtet jetzt auch die Masse der dortigen Läden den Verkehr, indem sie die Leute anlockt, in die City zu gehen. Die verschiedenen Läden müssen um so zentraler gelegen sein, je mehr sie nur ein Luxusbedürfnis erfüllen, oder je seltener sie besucht werden, oder von je weniger Leuten sie besucht werden (wie alle Spezialgeschäfte).

Ähnliche Bedingungen galten schon für den mittelalterlichen Handel, deswegen war schon damals die Freiestraße die Ge-

schäftsstraße, wie uns ihr Name verrät; aber entsprechend der enormen Vergrößerung der bebauten Fläche während des 19. und 20. Jahrhunderts mußte sich auch dieser Anfang einer City vergrößern und die früheren Handwerkerhäuser verdrängen, von denen nur noch die Straßennamen, wie Gerbergasse, erhalten sind.

Wenn die Banken nur an den Kreuzungen der Hauptstraßen liegen, so nehmen die Ladengeschäfte die ganzen Hauptstraßen ein. Nur die Hauptstraßen der Außenstädte sind ohne Ladengeschäfte mit Ausnahme der Ringstraßen. Im Gegensatz zu diesen äußeren Ringstraßen sind die Wallstraßen aber wieder arm an Ladengeschäften, weil sie nicht gegen die Konkurrenz der innersten Stadt aufkommen können, während die Ringstraßen zu weit vom Zentrum abliegen, um unter seiner Konkurrenz viel zu leiden. Mit den Wallstraßen zusammen bleiben auch die Sternstraßen in ihren mittleren Entfernungen vom Zentrum ladenarm, auch wegen der Konkurrenz des Zentrums. Demgegenüber treffen wir an den wieder mehr Ladengeschäfte aufweisenden Ringstraßen Filialen der Cityläden.

Solche Filialenstraßen sind die Güterstraße, der Spalenring, der St. Johannring, die Elsässerstraße, Feldbergstraße, Klybeckstraße, Hammerstraße, Klarastraße und Zürcherstraße.

Im übrigen erfolgt die Verteilung der verschiedenen Branchen auf die Geschäftsstraßen gänzlich nach dem Luxusgrad der betreffenden Geschäfte:

Die eigentlichen Luxusgeschäfte liegen nur in der innersten Zone, so die Konfektion für Herren, die Damenkonfektion, die Damenhüte, (die Textilwarenhändler en gros, die Zeitungsexpeditionen), die Goldschmiede, die Musikalienhandlungen, die Buchhändler.

Andere, etwas weniger luxuriöse Geschäfte, haben nur ihre größte Dichte im Zentrum, so die Tuchhändler, Bonneteriegeschäfte, Comestibles —, Antiquitätenhändler und Reiseartikelgeschäfte. Die Huthändler haben in Kleinbasel ihre Filialen.

Wie man sieht, handelt es sich bei diesen Luxusgeschäften der innersten Zone vor allem um den Luxus der Bekleidung und der Kunst.

Die weniger luxuriösen Ladengeschäfte verteilen sich bis in die vom Zentrum nach den früheren Stadttoren führenden

Straßen und über die vom Zentrum entfernten Ringstraßen, so die Uhrmacher statt der Goldschmiede des Zentrums, die Mercerieware statt der Konfektion, die Papeterien statt der Buchhandlungen, ebenso die Händler technischer Artikel, die Coiffeure, die Zigarrenhändler und die Apotheker.

Eine besondere Verbreitung haben dann die ganz dem täglichen Bedarf dienenden Bäcker, Metzger und Spezierer; diese finden nämlich ihre größte Dichte erst außerhalb der Ringstraßen in den Industriearbeiterquartieren, dort nehmen sie dann auch nicht die Hauptstraßen ein; einerseits wohl, weil sie nicht auf eine gute Verkehrslage angewiesen sind, und anderseits, weil in diesen äußersten Zonen der Verkehrsunterschied zwischen Haupt- und Nebenstraßen weniger bedeutend ist.

Die Lage der öffentlichen Ämter.

(Schwarz.)

Zum Teil sind es ebenfalls Gebäude, in einem die italienische Renaissance nachahmenden Stil, aber dann sind sie doch verstaubter wie die Banken, oder sie haben wenigstens eine bescheidenere Farbe, wie das Gerichtsgebäude oder das Realgymnasium. Die Behörden nehmen auch die ehemaligen „Höfe" ein.

Die größere Bescheidenheit des äußeren zeigt schon die größere Unabhängigkeit vom Verkehr. Die staatlichen Gebäude brauchen nicht wie die Läden an den Hauptstraßen um die Gunst des Publikums zu werben, sie liegen deswegen an den Nebenstraßen. Aber wie die Gebäude dennoch eine gewisse amtliche Würde zeigen, so liegen sie auch würdig auf dem Münstersporn droben; denn wenn die Ämter auch nicht am Hauptverkehrsstrom zu liegen brauchen, so müssen sie doch von allen Teilen der Stadt aus gut zu erreichen sein. So liegen sie also am besten an den Nebenstraßen der City.

Alle Gebäude liegen keine 500 m voneinander entfernt auf dem Münstersporn beisammen, auf dem Münsterplatz, der Martinsgasse und der Bäumleingasse mit 2 Ausläufern bei der Wettsteinbrücke und auf dem Leonhardssporn. Sie bilden so ein besonderes Ämterviertel.

Die Lage der höheren Schulen.

(Schwarze Vierecke.)

Die älteren von der Universität benützten Gebäude sind noch prunkloser als die Gebäude der Behörden, nur die neueren, den Naturwissenschaften dienenden, sind großräumiger, aber auch sie sind schmucklos. Das humanistische Gymnasium liegt in einem Hinterhaus.

Da die Schüler von allen Teilen der Stadt und von allen Bahnhöfen herkommen, müssen die höheren Schulen ebenfalls wie die Ämter in der Nähe des Zentrums liegen. Auch können sie, wie ihr unscheinbares Äußeres zeigt, ebenfalls auf eine gute Verkehrslage verzichten. Da aber die Zahl der Bildungsanstalten größer ist als die Zahl der behördlichen Gebäude, und da der Münstersporn zudem schon von den Ämtern zum Teil eingenommen wird, müssen sich die Bildungsanstalten auch auf den Höhen links des Birsigtälchens ausdehnen.

Auf dem Münsterplatz und in der Rittergasse finden sich die Gymnasien. Am Rheinsprung, Stapfelberg und an der Augustinergasse liegen die weniger Raum erfordernden juristischen und historisch-philologischen Gebäude der Universität. Die mehr Raum erfordernden naturwissenschaftlichen und medizinischen Anstalten dehnen sich gegen Westen jenseits des Birsigs aus, am Petersgraben, der Hebelstraße, Schönbeinstraße, Spitalstraße und Klingelbergstraße. Im Südwesten des Münsterspornes liegen dann die weiteren öffentlichen und privaten höheren Schulen, so am Petersgraben, der Kornhausgasse, am Leonhardsgraben, an der Leonhardstraße, an der Kanonengasse und an der DeWettestraße. Spital und Kaserne brauchen viel Raum, sie liegen deswegen ebenfalls 500 m NW des Münsterspornes, an der Spitalstraße und Kasernenstraße.

Die Zone der Vergnügungsanstalten.

(Grüne Dreiecke.)

Da ihr Hauptgeschäft sich des Abends abspielt, sind sie oft ganz mit Lichtreklamen überdeckt. Unter ihnen befinden sich die schönsten modernen Gebäude der Stadt. Falls der Vorübergehende die schönen beleuchteten Gebäude nicht beachten sollte,

lockt ihn die Stimme des Ausrufers, verspricht ihm die Herrlichkeiten der amerikanischen oberen Zehntausend oder die Weiten der Prärie, und der Vorübergehende besieht sich wiederum zunächst ganz unverbindlich die ausgestellten schönen Bilder.

Das Äußere der Vergnügungsanstalten zeigt, daß auch sie darauf angewiesen sind, die Vorübergehenden anzulocken, aber da ihre Lichter vor allem des Abends locken, wenn die von Geschäften besetzte City allmählich öde wird, liegen sie mehr gegen die Wohnzonen zu am Rande der City, denn von der Wohnzone kommen auch die Besucher her.

So liegen 3 Kinos in Kleinbasel, in der Nähe der von den Bankfilialen eingenommenen wichtigsten Straßenkreuzung Rebgasse - Greifengasse, eines bei der zweitwichtigsten Kleinbasler Kreuzung Feldbergstraße - Klybeckstraße, 2 weitere liegen in der Greifengasse gegen die den Verkehr sammelnde Mittlere Brücke zu, 3 finden sich in der Steinenvorstadt, eines an der Kreuzung der Johanniterbrücke mit der St. Johannvorstadt, und nur 3 im Zentrum der Stadt an der Falknerstraße, von diesen 3 haben 2 einen zweiten Ausgang nach der Freienstraße. (Zwei Vorstadtkinos rentieren schlecht.)

Die Lage der Kunstinstitute.

Ihre stattlichen Gebäude sind gegenüber den Kinos bescheiden. Weil sie, wie ihr Äußeres zeigt, nicht anlocken wollen, können sie an der etwas abgelegenen Wallstraße des Steinenberges liegen. Der Steinenberg liegt aber trotzdem zentral, denn die Kunstinstitute sind auf die Besucher der ganzen Stadt angewiesen.

Die Zonen der Wirtschaften.

Das Aussehen der Wirtschaften schwankt von den bemalten, mit Lichtreklamen versehenen bis zu den düsteren Spelunken, aus denen Streit statt Musik ertönt.

Dem Äußeren entsprechend sind die Wirtschaften entweder von den besseren Wohnquartieren oder von den industriellen Außenstädten abhängig.

An den Hauptstraßen des Zentrums liegen die Wirtschaften

in großer Dichte, so am Barfüßerplatz, der Gerbergasse, Eisengasse, Steinenvorstadt, Greifengasse und Aeschenvorstadt, mitten unter den Ladengeschäften; das sind die besseren Wirtschaften, welche ihre Kunden aus der zentrumsnahen bevorzugten Wohnzone haben, in der Altstadt Kleinbasels finden sich dann bereits düstere Wirtschaften in der Webergasse, Rheingasse und Riehentorstraße.

Außerhalb der Altstadt nehmen dann die Wirtschaften zunächst ab, um erst in einer Entfernung von 1000 m vom Marktplatz von neuem sich zu verdichten, es sind das diejenigen Wirtschaften, welche ihre Kunden vor allem aus den Industriequartieren erhalten, doch vermeiden auch sie die allzu abgelegenen äußersten Zonen und bevorzugen die Lage an Kreuzungen.

Die alkoholfreien Wirtschaften können sich nur an einen kleineren Kreis wenden, deswegen müssen sie im Zentrum der Stadt liegen, wo sie gerade noch genug Leute bekommen, aber da sie weniger verlocken wollen, können sie auch an Nebenstraßen des Zentrums liegen, wie am Nadelberg und am Rümelinsplatz, sie liegen aber auch an der Eisengasse und Steinenvorstadt.

Die Zone der Vorortbahnhöfe.

Im Unterschied zu den eigentlichen Bahnhöfen, nehmen die Vorortbahnhöfe für ihre kurzen, elektrisch betriebenen Strecken nur wenig Raum ein, sodaß sie auf einem Straßenplatz Raum finden.

Die Vorortbahnen wollen ihre Passagiere möglichst nahe ans Zentrum heranführen, da sie aber immerhin einen Platz brauchen, müssen sie am Rande der engen Altstadt haltmachen. Auch müssen sie wiederum an den Zugängen zum zentralen Birsigtälchen liegen.

So liegen sie am besten an der Heuwage, am Klaraplatz (nur Endpunkt einer Autobuslinie) und am Aeschenplatz.

Bis ins Zentrum neben der Mittleren Brücke vermögen die aber nur dem Vergnügen dienenden Personendampfer ihre Passagiere zu bringen.

Die von den Geschäftsleuten bevorzugte Wohnzone.

Zwischen der Geschäftsstadt im Innern und den weiter außen folgenden Mietskasernen liegt ein Gürtel mit niedrigerer und lockerer Bebauung. Auch haben die Häuser Gärten und Vorgärten, in den besten Quartieren sind sie sogar rundum mit Gärten umgeben. Die bewohnten oder gewerblichen Hinterhäuser fehlen, im Gegensatz zu den weiter außen folgenden Zonen. Es fehlen auch die Handwerker (blaue Punkte der Karte). Auf einer Karte der Wohndichte hebt sich diese Zone durch ihre geringe Wohndichte sowohl von der City wie auch von der industriellen Zone deutlich ab.

Ihre Lage am Rande der City erspart den dort arbeitenden Geschäftsleuten und Beamten einen großen Teil des Arbeitsganges, welcher ja weder dem Vergnügen noch der Arbeit zugut käme. Der infolge seiner Zentrumsnähe noch teure Boden macht sie zu einer besseren Zone.

Schon vor Jahrhunderten siedelten sich vornehme Basler in barocken Höfen am Rande der City an, so in der St. Albanvorstadt, Hebelstraße, Oberen Rebgasse..

Wenn sich der Ring dieser von Wohlhabenden bewohnten Zone auch nicht gleichmäßig rund um die Stadt ausdehnt, so liegen doch rund um die Geschäftsstadt bessere Viertel als weiter draußen.

Besseres Quartier:	Schlechteres Quartier:
St. Alban	Zeughausgegend
Am Ring: Holbeinstraße	Bachlettenstraße
Austraße	Allschwilerstraße
St. Johannvorstadt	St. Johannquartier
Matthäusquartier	Klybeckquartier
Klaraquartier	Rosentalquartier
Wettsteinquartier	Chrischonastraße
	Schwarzwaldallee

In allen diesen Quartieren bleiben aber die Hauptstraßen von der bevorzugten Wohnlage ausgenommen, wegen ihres lärmenden und stäubenden Verkehrs.

So ist die Allemannengasse bevorzugter als die Grenzacherstraße; Florastraße, Kandererstraße und Klingentalgraben sind bevorzugt gegenüber der Klybeckstraße.

Der bevorzugten Wohnzone kommen auch die aus den ehemaligen Umwallungen entstandenen öffentlichen Anlagen zugut, ebenso wurden die in ihr gelegenen ehemaligen Friedhöfe zu Anlagen umgewandelt, so bei der De Wettestraße und die Rosentalanlage. Auch der Botanische Garten entstand aus einem ehemaligen Friedhof; die große Schützenmatte entstand aus einem militärischen Uebungsplatz. Auch lagen schon in historischer Zeit einige Grünplätze am Rande der Stadtmauern, so der Petersplatz und die Klaramatte.

Die Zone der Ärzte und Zahnärzte.

Die Ärzte sind einmal wegen der Verbindung von Wohnung und Sprechzimmer von der bevorzugten Wohnzone abhängig, dann aber sind sie auch darauf angewiesen, von Vielen bequem erreicht zu werden und selbst die Kranken bequem erreichen zu können. Die Zahnärzte dienen etwas mehr als die Ärzte einem Luxus und müssen deswegen dem Publikum noch etwas mehr entgegen kommen.

So wohnen die Ärzte vor allem am innern Rand der bevorzugten Wohnzone, am Ring, am Wettsteinplatz, an der Klingentalstraße. Aber auch an den Hauptstraßen der inneren Stadt finden sich Ärzte, besonders Zahnärzte; auch in den abgelegenen Außenquartieren findet sich eine Anzahl, aber diese halten sich dann gerne an die dortigen Hauptstraßen, wie an die Feldbergstraße, Kleinhüningerstraße und Güterstraße.

Die Zone der Privatpensionen.

Da die Pensionen mit Wohnungen verbunden sind, finden wir sie in der innersten Stadt nicht sehr zahlreich. Sie kommen auch in der Industriezone vor, wo sie jedoch die äußersten Häuserblocks meiden.

Die Zone der Personenbahnhöfe.

Der weiße Bundesbautenstil des schweizerisch-französischen Bahnhofes und der braune schönere des badischen Bahnhofes nehmen mit ihren großen Bahnsteighallen und den in unmittel-

barer Nähe des Bahnhofs nötigen Geleiseanlagen einen sehr großen Raum ein.

Während diese Großräumigkeit die Bahnhöfe an die Peripherie hinaustreibt, so zieht sie umgekehrt der starke Personenverkehr der City gegen die Stadtmitte.

Diese zwei Gesichtspunkte zeigen sich in der verschiedenen Lage unserer zwei Personenbahnhöfe. Der schweizerisch-elsässische Bahnhof liegt noch am Rande der bevorzugten Wohnzone. Obwohl die nach dem Elsaß führenden Geleise weiter nach außen verlegt wurden, so blieb doch der Bahnhof selbst in Zentrumsnähe, wie etwa derjenige von Leipzig. Den badischen Bahnhof trieben im Gegensatz dazu die Raumansprüche zu einer Verlegung in die äußerste Zone der bebauten Fläche hinaus, wo er etwas fremd in der Nähe der Fabriken steht.

Die Zone der Garagen.

Die Garagen erfordern einerseits einen größeren unproduktiven Raum und sind anderseits von der guten Verkehrslage, namentlich auch zu den Landstraßen abhängig; so finden sich die meisten Garagen an den Ringstraßen oder in deren Nähe. Hier liegen auch die meisten Auto- und Fahrradhandlungen, nur wenige Auto- und Fahrradläden befinden sich noch am Rande der City.

Die Zonen der Handwerker.
(Rot.)

Die Luxushandwerker wie die besseren Schneider, (welche sich mit Vorliebe als Tailors bezeichnen) brauchen wenig Raum und verursachen keinen Lärm. Sie sind ebenso wie die Luxusladengeschäfte auf eine verkehrsreiche, von überall her bequem erreichbare Lage angewiesen, deswegen finden sie sich vor allem an der Freienstraße und an den andern Straßen des Zentrums.

Viele andere Handwerker lärmen, wie die Schuhmacher, Schlosser und Spengler; viele benötigen auch Hinterhäuser für ihre Werkstätten, wie die Schlosser und Spengler.

Hinterhäuser, Lärm und teurer Boden nötigt die Handwerker, sich außerhalb der bevorzugten Wohnzone anzusiedeln.

und da sie Lebensnotwendigkeiten erfüllen, sind sie auch nicht so sehr auf die Gunst des Publikums angewiesen, können also wohl außerhalb des Zentrums liegen. (Den stilleren Schuhmachern ist die Lage an den Nebenstraßen des zentralen Birsigtälchens ebenfalls noch möglich.) Da auch in dieser Zone die Nebenstraßen lieber als Wohnstraßen benutzt werden und da die Handwerker doch eine bescheidene Verkehrsgunst brauchen, so bevorzugen sie innerhalb ihrer Zone die Hauptstraßen.

So finden sich die meisten Mechaniker, Schlosser, Maler, Tapezierer, Schuhmacher und Schneider erst außerhalb der bevorzugten Wohnzone in den Quartieren Matthäus, Hegenheim, Gotthelf und Gundeldingen. In dem abgelegeneren St. Johann sind sie schon viel spärlicher, dagegen spielen sie in der ursprünglichen Handwerkerlage, der inneren Stadt, immer noch eine gewisse Rolle.

Nebenberufshandwerker, wie die Fußpfleger, fehlen nur in den bevorzugtesten Wohnquartieren.

Eine besondere Gruppe bilden die Bauhandwerker und Gärtnermeister. Die einen benötigen große Flächen unproduktiven Bodens und die anderen große Flächen nicht von Häusern bebauten Bodens. Die alleräußersten Zonen der bebauten Fläche liefern nicht nur billige Lagerplätze und Gärtnerland, sondern sie liegen auch am nächsten bei den Arbeitsstellen der Bauhandwerker, denn in den äußersten Zonen wächst ja die Stadt mit Neubauten weiter.

So wohnen denn die meisten Maurer-, Zimmer-, Bau- und Steinhauermeister am Rande der bebauten Stadt, während die übrigen Handwerker zwischen der bevorzugten Wohnzone und der Industriezone am dichtesten vorkommen; wir finden die Bauhandwerker bis hinaus zur Birsstraße, Bruderholzallee, äußerster Allschwilerstraße, Wasenbodensiedelung, Wiesenplatz, Wiesenschanzweg, äußerer Klybeckstraße und Schwarzwaldallee bei der Grenzacherstraße. Die Bauschreinereien liegen entweder ebenfalls am Stadtrand, wie an der Rosentalstraße, Kleinhüningerstraße, Chrischonastraße, äußerer Hegenheimerstraße, oder sie liegen etwas zentraler gegen die Industriezone zu, wie in der Mitte der Hammerstraße und am Kannenfeldplatz.

Die Gärtnermeister ziehen sich bis nach Riehen hinaus

oder sie wohnen näher bei ihrer Kundschaft am Stadtrand, so an der Kleinhüningerstraße, Lehenmattstraße und in der Umgebung des Allschwilerweihers (grüne Punkte).

Die Großindustriezone.

(Rote Kreise der Karte.)

Sie ist die Zone derjenigen Fabriken, welche über 500 Arbeiter beschäftigen und einer größeren Anzahl von Fabriken, welche mehr als 100 Arbeiter beschäftigen.

Die eine große Fläche einnehmenden Fabrikgebäude sind meist einstöckig wegen des Verkehrs innerhalb der Fabrik. Darüber ragen dann zwischen den niedrigen Fabrikanlagen die hohen Silos, Gaskessel und Schlote empor. Rauch und chemische Dünste erfüllen die Luft, chemische Abwässer verfärben den Rhein. Zwischen den Fabriken liegen hohe Mietskasernen ohne Vorgärten und mit Hinterhäusern. Zu den Fabriken führen Geleiseanschlüsse, und in der Industriezone beginnen auch die Geleiseflächen der Güterbahnhöfe, während näher gegen die Stadt zu auch die drei Friedhöfe liegen.

Die Industriezone ist vom Strom der Vorübergehenden unabhängig im Gegensatz zu Läden und Handwerkern, viel Verkehr würde nur die Geleiseanschlüsse verunmöglichen. Aber für die großen Flächen der Fabriken braucht es vor allem billigen Boden. Die Rangierbahnhöfe brauchen noch mehr Boden als die Fabriken, darum liegen sie noch außerhalb derselben. Die schlechte Verkehrslage und die Nähe der Fabriken mit ihren Gerüchen und mit ihrem Lärm verbilligt dann auch den Boden für die Fabrikarbeiterwohnungen. Hier oder in den schöneren Siedelungskolonien wohnen die Fabrikarbeiter in der Nähe der Fabriken gleicherweise wie die Geschäftsleute in der Nähe der City.

Früher kamen die Fabriken, entsprechend der damaligen kleineren Stadt, noch in die Gegend der heutigen bevorzugten Wohnzone zu liegen, wo sich einzelne noch bis heute erhalten haben, so an der Schanzenstraße und an der Sperrstraße.

Heute liegen die meisten großen Fabriken erst außerhalb einer Entfernung von 1500 m vom Marktplatz, also in einer Zone, wo auch die Handwerker, mit Ausnahme der Bauhand-

werker, ihre größte Dichte bereits überschritten haben. Von hier dehnen sich die Fabriken bis in die Vororte hinaus, welche immer mehr von Wohnvororten zu Fabrikvororten werden. So sind die dicht besiedelten Industriearbeiterquartiere: Klybeck, Rosental, Breite, Gundeldingen, Hegenheim und St. Johann. An Fabriken mit über 500 Arbeitern haben das St. Johann und das Kleinhüningerquartier je eine, das Klybeck- und das Rosentalquartier je zwei. Außerdem haben das St. Johannquartier 10 und das Gundeldingerquartier 5 Fabriken, welche mehr als 100 Arbeiter beschäftigen. Mehr Arbeiter als Angestellte wohnen in folgenden Außenquartieren: St. Johann, Klybeck, Kleinhüningen, Breite, St. Alban.

Die Lage der katholischen Kirchen.

Da mit den zugewanderten Arbeitern viele Katholiken in die protestantische Stadt kamen, liegen die katholischen Kirchen ebenfalls am innern Rande der Großindustriezone, so die Josephs-, Antonius- und Heiliggeistkirche; nur die Klarakirche liegt in der bevorzugten Wohnzone.

Die Zone der Gartenstädte und Villen.

Am Außenrand der dichtbebauten Stadt tauchen die ersten grünen Matten auf, vielfach in Schrebergärten umgewandelt. Die Mietskasernen weichen wieder lockergebauten Häuslein mit zwei statt vier und mehr Stockwerken. Als Ausläufer der Industriezone finden hier draußen auch die riesigen Rangierbahnhöfe ihren Hauptraum. Etwas weiter draußen erblickt man auch schon die ersten Wälder.

Infolge seiner großen Entfernung vom Zentrum ist das Land auch für Arbeiterwohnungen billig genug, und die Fabriken sind, besonders mit Rädern, noch bequem zu erreichen. Die Villenbesitzer sind nicht an eine bestimmte Arbeitszeit gebunden und auch durch den häufigen Besitz von Autos von der Zentrumsnähe unabhängiger, so daß die Villen sich noch weiter hinaus ziehen können als die Arbeitersiedelungen; aber auch die Siedelungen suchen möglichst außerhalb der Gerüche und des Rauches der Industriezone zu kommen.

So wie die ehemalige Bahnlinie zum Teil die bevorzugte

Wohnzone von der Industriezone trennte, so trennt stellenweise die gegenwärtige Bahnlinie die Industriezone von der Gartenstadtzone. Die Dämme der badischen Bahn trennen die Eglisee- und Hirzbrunnensiedelungen, die Elsässerbahn die Wasenbodensiedelung, das Birstal das Freidorf von der Stadt. Und wie in den Vororten zum Teil noch Arbeitersiedelungen liegen, so dienen auch die etwas weiter entfernten stadtnächsten Dörfer noch als Villenorte wie Riehen und Arlesheim. Außerhalb der Industriezone liegen auch die großen Sportplätze, einer beim Erlenpumpwerk, der Rankhof an der äußeren Grenzacherstraße, die Radrennbahn an der Landstraße nach Muttenz, der Golfplatz schon jenseits der Grenze gegen Hüningen zu, das Gartenbad Eglisee. Auch der neue Zentralfriedhof rückt ans Grenzacher Hörnli. Noch am Rande der Industriezone liegen Rheinhafen und Flugplatz; aber bis in die stadtnächsten Dörfer dehnen sich die Rangierbahnhöfe, bis Leopoldshöhe-Haltingen und bis Muttenz—Pratteln.

Die Rückwirkung der wirtschaftlichen Zonen auf den Verkehr.

Wenn auch die zonale wirtschaftliche Gliederung im wesentlichen durch den sich im Zentrum kreuzenden Verkehr entstanden ist, so wirkt die wirtschaftliche Gliederung doch auch umgekehrt auf den Verkehr zurück. Die innere Stadt als Geschäftsstadt bewirkt einmal, daß die Straßen dort viel mehr von stationierten Fahrzeugen erfüllt sind als in der übrigen Stadt. Dort liegen auch die großen Parkingplätze, zu welchen in der inneren Stadt die mittelalterlichen Marktplätze umgestaltet worden sind.

Daß die Industrie in den äußeren Zonen liegt, bewirkt, daß der Verkehr der Lastautos, im Gegensatz zum gesamten übrigen Verkehr, meist erst außerhalb des Zentrums seine größte Dichte erreicht:

	Citystraße	Cityrandstraße
	Mittlere Brücke	Wettsteinbrücke
Lastauto	921	1325
Personenauto	2261	1829
	Freiestraße	St. Jakobstraße
Lastauto	607	1270
Personenauto	1230	1147

6. Kapitel:

Die weitere Gliederung der Stadt in wirtschaftliche Sektoren.

Die durch die Bodengestalt bedingten wirtschaftlichen Unterschiede innerhalb der verschiedenen Zonen gliedern diese Zonen wieder in Sektoren.

Die Grundlagen der verschiedenen Sektoren.

Das Birsigtal: Ein kleines Tälchen innerhalb einer Stadt lenkt wie jedes große Tal außerhalb der Stadt den Verkehr seiner Talsole entlang.

Die Terrassenstufen: Die Anordnung der hohen und der tieferen Stufen der Niederterrasse bewirkte schon im Mittelalter die Scheidung in gewerbliche und in Wohnsektoren, denn die niedrigen Terrassenstufen lagen entweder am Wasser oder sie ermöglichten doch die Anlage von Industriekanälen. Das Wasser dieser bei uns Teiche genannten Kanäle diente früher nicht nur als Betriebskraft, sondern es mußte auch den oft viel Wasser benötigenden Industrien die heutige Wasserleitung ersetzen. Umgekehrt wurde der hochgelegene Münstersporn infolge seiner hochwassersichern Lage zum bevorzugten Wohnquartier; diese stolze Höhenlage wurde auch von den in der alten Stadt gelegenen Kirchen bevorzugt, so von der Peters-, Leonhards-, Martins- und Elisabethenkirche.

Die Flüsse: Sie vermögen infolge ihrer verkehrshemmenden Wirkung die Sektoren scharf abzutrennen. An ihren Ufern konnte sich außerhalb der Stadt der Wald bis in die unmittelbare Nähe der Stadt erhalten.

Hügel und Berghänge: Sie wurden in den äußeren Zonen wegen ihrer Aussicht zur bevorzugten Villenlage und verhinderten anderseits, da sie den Verkehr erschweren, die Entwicklung von Fabriken, auch von solchen, die nicht an Wasserläufe gebunden sind.

Die Lage der verschiedenen Sektoren.

In der Geschäftszone: Hier scheiden sich streng die dem Birsig parallel laufenden Hauptstraßen mit Läden und Banken

von den stillen Nebenstraßen des Münsterspornes mit seinen Behördensitzen und höheren Schulen, welche auch die Terrassen links des Birsigtälchens einnehmen. So vermeiden auch die über die innere Geschäftszone hinausreichenden Export- und Importgeschäfte das niedrige Kleinbasel.

In der bevorzugten Wohnzone: Der niedriggelegene Wohnsektor in Kleinbasel und in der St. Johannvorstadt enthält die verhältnismäßig geringen Wohnquartiere; dafür bilden dann in Kleinbasel die Rheinwege mit ihrer Besonnung und freien Aussicht örtliche Vorzugslagen. In den besseren Wohnsektoren St. Alban und Bachletten fehlen sowohl die lärmenden Wirtschaften wie auch sämtliche Ladengeschäfte, denn man lebt hier nicht von der Hand in den Mund, sondern man läßt sich vom Zentrum der Stadt her beliefern. So fehlen im St. Albanquartier auch die oft wenig bemittelten Privatlehrer, welche sich sonst, mit Ausnahme der auf das Zentrum angewiesenen Tanz- und Sprachlehrer, vor allem in den bevorzugten Wohnzonen finden. Der Kleinbasler Sektor hebt sich besonders deutlich ab. So fehlen in ihm im Gegensatz zu Großbasel Kunsthandlungen. Sehr zahlreich sind dafür, besonders im Matthäusquartier, die in Großbasel fast fehlenden Trödler.

In der Industriezone: Die größere Entwicklung der nördlichen Industriesektoren ist außer von der Tiefe der Terrassenlage noch durch den Rhein mit seiner Fähigkeit, die industriellen Abwässer aufzunehmen, bedingt; die chemischen Abwässer müssen aber unterhalb der Stadt in den Rhein geleitet werden. Anderseits ermöglichte der Rhein auch die Anlage eines Hafens. Durch diesen wurde die Lage der vor allem Kohlen benötigenden Gasfabrik bestimmt. Im übrigen nimmt die Industriezone im Groß- und Kleinbasel nur die tiefen Terrassen ein, so in Großbasel die St. Johannterrasse. Deswegen liegen 2 von den 3 Güterbahnhöfen ebenfalls in diesem nördlichen Industriesektor, der St. Johanngüterbahnhof und der badische Güterbahnhof. Das beim Wolfsbahnhof entstandene Industriequartier Gundeldingen wurde durch die hier in die Industriezone der Stadt reichende Sundgauer Hügelplatte in seiner weiteren Ausdehnung gehemmt, sodaß dieses Quartier nur 5 Fabriken mit über 100 Arbeitern aufweist,

aber keine einzige der in den nördlichen Sektoren gelegenen Fabriken mit über 500 Arbeitern.

Noch heute liegen einige größere Fabriken am ehemaligen Riehenteich an der Bleichestraße und am noch fließenden St. Albanteich an der äußeren Gellertstraße. Auch das äußere Birsigtälchen bildet einen schmalen industriellen Sektor zwischen den Wohnsektoren der beidseitigen Höhen.

Wie sich so die Wohnzone mehr im Süden entwickeln konnte, so entwickelte sich umgekehrt die Industriezone mehr im Norden der Stadt.

In der Gartenstadt und Villenzone: Im Norden hinderte bereits die Landesgrenze die Entstehung von Gartenstädten außerhalb der hier bis an die Grenze reichenden Industriezone. Umgekehrt begünstigten im Süden und Osten die Hügel die Villenentwicklung, namentlich auf dem stadtnahen Bruderholz.

Längs der Wiese ist der Wald der „Langen Erlen" und am Rhein der Hardwald erhalten. Im Birsigtälchen reicht das zur Anlage gewordene Nachtigallenwäldchen sogar bis in die bevorzugte Wohnzone. Auf den Höhen beim Grenzacherhorn und auf dem Bruderholz blieb ebenfalls noch Wald erhalten.

Rückwirkung der ungleichen Wohnsektoren auf die wirtschaftliche Gliederung der inneren Stadt.

Von den Geschäften der City liegen die einen in der Nähe der besseren Wohnsektoren. So ist die bevorzugte Lage der Banken an der Kreuzung Aeschenvorstadt—St. Albangraben, die der Versicherungsgesellschaften vor allem gegen den Aeschenplatz hinaus zu verstehen; so sind die Teppichhändler am Steinenberg verdichtet, dort liegen auch die Kunstinstitute. Die am Rande der City gelegenen höheren Schulen, wie das mathematische Gymnasium, die Töchterschule und das Konservatorium liegen am südöstlichen Rande, also im Sektor des vornehmen St. Albanviertels. Umgekehrt liegen gegen die vorwiegend von Industriearbeitern eingenommenen Sektoren zu die Warenhäuser an der Eisengasse und an der Greifengasse; auch die Kinos liegen überwiegend gegen Norden, im Süden 3 in der Steinenvorstadt, im Norden allein bei der Greifengasse 5.

Die Verkehrshindernisse als Trennungslinien der verschiedenen Sektoren.

Der Rhein trennt die in Großbasel gelegene Geschäfts-, Schul- und Behördenstadt scharf von dem bereits mit Schloten durchsetzten Kleinbasel. Er trennt den mit Einfamilienhäusern besetzten Wettsteinsektor von dem dichter bewohnten und mit alten Fabriken erfüllten Breitesektor, ebenso trennt er im Norden das gewerbliche St. Johannquartier von dem wiederum von Einfamilienhäusern durchsetzten unteren Rheinweg und seinen besseren Nebenstraßen.

Der straßenarme, mit alten Häusern verbaute linke Birsighang trennt die bevorzugte Wohnzone von der Geschäftsstadt ab, und das Birsigtälchen trennt auch das Wohnviertel um die Pauluskirche von dem gänzlich verschiedenen Bahnhofviertel. Schließlich scheidet der plötzliche Terrassenabfall vom St. Albanviertel zur „Breite" die beiden Stadtteile scharf durch seinen straßenarmen, parkbestandenen Hang.

Kleinere besondere Stadtteile.

Der *Rhein* macht den Schaffhauserrheinweg zu einer der bevorzugtesten Wohnlagen. Ebenso werden die Gegenden durch eine *Grünanlage* gehoben. So gehört die Gegend hinter dem Wettsteinplatz zu den bevorzugtesten. Der Botanische Garten hebt die Gegend bei der Schönbeinstraße. Auch die Kirchen mit ihren Grünflächen heben das sie unmittelbar umgebende Viertel: Die Gegend um die Pauluskirche gehört zu unseren besten Lagen, aber auch die Mätthäuskirche hebt ihre Umgebung, so daß an der Müllheimerstraße und Mörsbergerstraße in der Nähe der Kirche die Handwerker fehlen.

Auch das Kinderspital verdankt seine Lage den äußeren Vorzügen des sonnigen Schaffhauserrheinweges.

Eine besondere Umgebung haben auch die *Personenbahnhöfe;* sie sind vor allem mit Hotels umgeben, denn die Hotels werden von den mit der Bahn ankommenden Fremden benutzt. Eine andere Hotellage befindet sich um die Mittlere Brücke herum am Rhein, also in schöner und zentraler Lage. Die Bahnhöfe bedingen aber auch Verkehrsagenturen und Speditionsgesellschaften, allerdings fast nur beim schweizerisch-elsäs-

sischen Bahnhof, weil der badische Bahnhof einerseits zu weit vom Zentrum abliegt und andererseits der dortige Verkehr durch die Grenze und die Nachwirkungen des Weltkrieges gehemmt ist.

Die Lage des *Spitals* läßt die meisten Ärzte am „Ring" wohnen. Die Nähe des *Kannenfeldgottesackers* bedingt in seiner Umgebung eine Verdichtung der Grabsteinhändler wie an der Burgfelderstraße. Die oft israelitischen Viehhändler wohnen teils in der Nähe des *Schlachthauses* und teils in der Nähe der Synagoge.

Aber Kirchen und Bahnhöfe beeinflussen auch die größeren Sektoren. So wohnen die meisten Israeliten am Ring, wo die *Synagoge* steht. Die Christkatholischen sind am spärlichsten in den östlichen am weitesten von der *Totentanzkirche* entfernten Quartieren. Die meisten Franzosen wohnen im Gundeldingerquartier, in der Nähe des französischen Bahnhofes.

Die sektoralen Unterschiede im Bahnhofsverkehr.

Hier zeigt sich vor allem die hemmende Wirkung der Grenzen:

Weitaus den größten *Personenverkehr* (farbige Karte, schwarz schraffiert) hat der von keiner Grenze behinderte Schweizerbahnhof: Im Jahre 1930 wurden hier 949 049 Einzelfahrkarten gelöst.

Der badische Bahnhof erreicht diese Zahl nur zu $^2/_3$: 654 583 Einzelfahrkarten,

der elsässische Bahnhof nur zu $^1/_4$: 225 268 Einzelfahrkarten.

Den Verkehr nach Frankreich verringert, außer der Grenze, die Nähe Mülhausens, der einzigen Konkurrenzstadt Basels, welche die Lage an der burgundischen Pforte unmittelbarer nutzen kann als Basel. Daher wird der Verkehr des französischen Bahnhofes sogar von den schweizerischen Vorortbahnhöfen noch übertroffen.

Der Güterverkehr (farbige Karte, blaue und grüne Schraffen) zeigt denselben hemmenden Einfluß der Grenze. Am badischen Bahnhof werden zwar etwas mehr Güter empfangen als am schweizerischen, aber nur $^1/_3$ so viel versandt:

	Empfang: (grüne Schraffen)	Versand: (blaue Schraffen)
Schweiz:	1 322 799 t	3 656 566 t
Deutschland:	1 448 131 t	1 209 283 t

Der Verkehr mit dem Elsaß ist besonders im Versand ganz gering, so daß er bereits von dem aufkommenden Rheinhafenverkehr mit Deutschland und Frankreich übertroffen wird:

	Empfang:	Versand:
Frankreich:	353 512 t	51 364 t
Rheinhafen:	562 161 t	55 406 t

7. Kapitel:

Die Wirkungen der wirtschaftlichen Sektoren auf den Binnenverkehr.

In den Industrie- und Wohnsektoren:

Die unsymmetrische Entwicklung der Industriezone zeigt sich auch in den Ungleichmäßigkeiten des Verkehrs. Die Entfernung der folgenden beiden Straßen vom Marktplatz beträgt je 1200 m, aber die erstere liegt im industriellen Sektor, die zweite im bevorzugtesten Wohnviertel.

Der tägliche Verkehr beträgt:

	Last-auto	Pers.-auto	Motorr.	2spän.	Mehrsp.	Handw.	Räder
Elsässerstr.	724	442	124	38	69	117	3303
St. Alban-anlage	415	1085	140	9	34	70	2160

Die St. Albananlage zeigt 2,5mal so viel Personenautos wie Lastautos, während in der Elsässerstraße umgekehrt die Lastautos um 75% überwiegen.

Die Fabriken führen mit Lastautos ihre Produkte; der Industriearbeiter fährt vielfach mit dem Rad zur Arbeit. Der Wohlstand zeigt sich im Besitze eines Personenautos oder doch wenigstens eines Motorrades.

In den Villenvorortsektoren:

Der Villenvorort Riehen zeigt bei gleicher Fahrradzahl die dreifache Anzahl Personenautos. Auch die Zahl der Lastautos ist noch größer und vor allem wieder die statt der Personenautos verwendeten Motorräder:

	Last-auto	Pers.-auto	Motorr.	2spän.	Mehrsp.	Handw.	Räder
Riehenstr.	421	838	277	31	39	30	1580
Freiburgerstr.	262	255	53	11	23	33	1521
Binningerstr.	302	369	143	14	37	37	1471

Die Villenbesitzer haben heute oft auch Autos. Die Lastautos dienen zum Teil zur Belieferung der Villen.

In den Grenzsektoren:

Ebenso wie die Grenze den Verkehr der Güter und Personenbahnhöfe hemmt, so hemmt sie auch den entsprechenden Verkehr auf den Landstraßen.

Die beiden folgenden Meßpunkte sind je 2300 m vom Marktplatz entfernt, aber die eine Rheintalstraße führt gegen die Schweiz und die andere führt rheinabwärts gegen Deutschland. Nach der Schweiz fahren dreimal so viel Lastautos und viermal so viel Personenautos als nach Deutschland.

	Last-auto	Pers.-auto	Motorr.	2spän.	Mehrsp.	Handw.	Räder
Freiburger-brücke	262	255	53	11	23	33	1521
Birsfelder-brücke	672	1149	262	69	62	89	4620

Zusammenfassung der Ergebnisse.

A. *Die Zusammenhänge zwischen Binnenverkehr, wirtschaftlicher Gliederung und Bodengestalt.*

1. Die Grundlagen des Binnenverkehrs:

Die Binnenverkehrsströme sind einmal durch ihre Zusammensetzung bedingt, die Zusammensetzung wiederum ist eine Folge des wirtschaftlichen Charakters der Stadt. Den Verlauf des Binnenverkehrs bestimmen die Straßenzüge: diese hängen sowohl von der Bodengestaltung wie von der historischen Entwicklung der Stadt ab.

2. Die zonale Verdichtung des Binnenverkehrs und seine Folgen:

So wie die Nah- und Fernverkehrslage den wirtschaftlichen Charakter der Stadt bestimmt, so bestimmt der Binnenverkehr mit seiner Verdichtung im Stadtinnern die Gliederung der Stadt in verschiedene wirtschaftliche Zonen. Diese Zonen wirken ihrerseits auf die zonale Verdichtung des Binnenverkehrs zurück.

3. Die sektoralen Abweichungen des Binnenverkehrs und seine Ursachen:

Die zonale Anordnung des Binnenverkehrs erleidet in verschiedenen Sektoren Abweichungen, durch welche Abweichungen in der wirtschaftlichen Zusammensetzung bestimmt sind. Diese wirtschaftlichen Verschiedenheiten innerhalb derselben Zone lassen sich auf die verschiedenen Oberflächenformen des Stadtbodens zurückführen.

B. *Das Straßennetz.*

Die Hauptstraßenzüge wurden in der gotischen Stadt von den Toren zu den Marktplätzen geführt und mußten sich nach dem Verlauf des Birsigtälchens richten; aus den ehemaligen Landstraßen entstanden sternförmig vom Zentrum ausstrahlende Straßen, während die ehemaligen Stadtmauern zu Wallstraßen

wurden und ehemalige und bestehende Bahnlinien zu Ringstraßen; weitere Hauptstraßen entstanden in der Verlängerung der Brücken. Nur im einzelnen müssen sich diese Straßen nach dem im ganzen ebenen Stadtboden richten.

C. *Die Zonen des Binnenverkehrs.*

Der Binnenverkehr ist vor allem auf die Hauptstraßen der Stadt beschränkt. Auf ihnen verdichtet er sich in geometrischer Progression gegen das Zentrum der bebauten Fläche zu. Die Hauptstraßen müssen mehr oder weniger geradlinig sein, aber vor allem auch eine gewisse Länge besitzen und auf ein wichtiges Ziel zu führen. Während der Fußgängerverkehr an den Grenzen der bebauten Fläche fast ganz versiegt, setzt sich der Fahrzeugverkehr auf den Landstraßen fort. Als Rückwirkung der wirtschaftlichen Zonen finden sich im Zentrum der Stadt die meisten stationierten Personenautos. Anderseits erreichen die Lastautos erst außerhalb des Zentrums ihre größte Dichte.

D. *Die Zonen der Wirtschaft.*

1. Den Kern der Stadt bildet die Geschäftsstadt (City). An den Hauptstraßen des Stadtkerns und seiner Ausfallstraßen liegen die mehr oder weniger ein Luxusbedürfnis befriedigenden Ladengeschäfte, an den abgelegenen Ringstraßen draußen liegen Filialen dieser Ladenzentren. An den Kreuzungen der Ladenstraßen des Zentrums liegen die Banken. An den Nebenstraßen des Zentrums liegen die Ämter und höheren Schulen. 2. Auf die zentrale Zone folgt die von den Geschäftsleuten bevorzugte Wohnzone, mit wenig Läden und fast ohne Handwerker, 3. die Zone der größten Dichte der Handwerker, welche aber auch im Zentrum noch vorkommen. Nach der Handwerkerzone folgt 4. die Zone der großen Fabriken am Rande der dicht bebauten Fläche; am Rande der bebauten Fläche wohnen aber auch die Bauhandwerksmeister am dichtesten beisammen. Die dem täglichen Bedarf dienenden Nahrungsmittelgeschäfte sind an den Nebenstraßen der Handwerks- und Industriezone draußen am dichtesten zu finden, obgleich auch sie im Zentrum nicht fehlen. 5. Außerhalb der dichtbebauten Fläche liegen

die Siedlungskolonien der kleinen Leute und 6. an den Hügeln der stadtnächsten Dörfer die meisten Villen.

E. *Die Hauptsektoren der Wirtschaft.*

Im Zentrum liegen die Geschäfte im Birsigtälchen und die Ämter und Schulen auf den beidseitigen Höhen des Tälchens. In der bevorzugten Wohnzone sind die höheren Terrassenstufen von den besten Wohnsektoren besetzt. In der Handwerkerzone fehlen in den besten Wohnsektoren die Handwerker. Wo der Rhein die Stadt verläßt und wo die niedrigsten Terrassenstufen liegen, ist der industrielle Sektor am besten entwickelt. In der Siedlungszone tritt die Landesgrenze hemmend auf. Der stadtnahe Bruderholzhügel begünstigt die Villenentwicklung.

F. *Die Hauptsektoren des Verkehrs.*

In den vorwiegend industriellen Sektoren wiegen die Lastautos und Fahrräder vor, in den vorwiegend von Geschäftsleuten bevorzugten Wohnsektoren die Personenautos. Der Landstraßenverkehr gegen die Villenvororte zeigt ebenfalls ein Überwiegen der Personenautos gegenüber den Fahrrädern. Der Landstraßenverkehr mit den jenseits der Landesgrenze gelegenen Gebieten ist bedeutend gehemmt gegenüber dem Landstraßenverkehr mit den schweizerischen Gebieten.

Literaturverzeichnis.

Zu dieser Arbeit benutzte Literatur:

Geographie der Städte:

Leixner: der Stadtgrundriß und seine Entwicklung.
Passarge: Stadtlandschaften.

Geographie Basels:

Hotz: Basels Lage.
Burckhardt: Basler Heimatkunde.
Hassinger: Basel, ein geographisches Städtebild

Material für diese Arbeit:

Für den Verkehr:

Eichenberger: Karten zur Verkehrslage Basels.
Basler Baudepartement: Fahrzeugszählungen 1929 und 1930.
Statistisches Amt Basel: Karten der jährlichen Verkehrsunfälle 1928, 1929, 1930.
Eigene Überschlagsmessungen in Kleinbasel:
Karte des Personenverkehrs.
Kurve der täglichen Schwankungen.
Karte der stationierten Fahrzeuge.

Für die wirtschaftliche Gliederung:

Adreßbuch: Verzeichnis der Einwohner nach ihren Berufen.
Statistisches Amt: Wohndichtekarten....
Eidgenössische Betriebszählung: Zusammenstellungen nach Quartieren.
Bruderer: Karte der Wohnquartiere (in seiner Dissertation).
Eigene Kartenaufnahmen der wirtschaftlichen Gliederung Kleinbasels 1929.

Für diese Arbeit hergestellte Karten:

Für den Verkehr:

Haupt- und Nebenstraßensysteme.
Karte des gesamten gemessenen Fahrzeugverkehrs.
Karten der einzelnen Fahrzeuge.
Zwischen 9 und 10 Uhr stationierte Fahrzeuge Kleinbasels.
Karte des Kleinbasler Personenverkehrs zwischen 15 und 16 Uhr.
Kurven der Tagesschwankungen des Verkehrs.

Für die wirtschaftliche Gliederung:

Diagrammkarten der verschiedenen Quartiere über Wohndichte, Industrie und Gewerbe...
Punktkarten der verschiedenen Läden, Behörden, freien Behörden, Freien Berufe, Handwerker und Industriellen....

Inhaltsverzeichnis.

Aufgabe, Methode und Darstellung 1

1. Kapitel: Die Stadt Basel in ihrer Umwelt 2
Die Verkehrslage 2
Die Entwicklung als Verkehrs- und Handelsstadt 3
Die Bodengestalt der näheren Umgebung 3
Die Entwicklung als „Hauptstadt“ 4
Die Entwicklung als Grenzstadt 4

2. Kapitel: Das Straßennetz 5
Die Gestalt des Stadtbodens 5
Der Verlauf der ehemaligen Mauern und die Wallstraßen . 6
Die Lage der stadtnächsten Dörfer und die Landstraßen . 7
Der Verlauf ehemaliger und gegenwärtiger Bahnlinien und die Ringstraßen 9
Die Bahn als Verkehrshindernis 10
Die Lage der Rheinbrücken und die Brückenstraßen . . . 10
Die Fährschiffe und ihre Zugangsstraßen 11
Die Lage der Bahnhöfe und die Bahnhofstraßen 11
Unmittelbar durch die Bodengestalt bedingte Straßen . . . 12
Die Plätze 14
Das Straßenbahnsystem 15

3. Kapitel: Die Eigenheiten der Verkehrsströme 16
Die Methoden der Verkehrsmessung 16
Die Unterschiede von Haupt- und Nebenstraßen 17
Die Dichte des Hauptstraßennetzes 18
Die durchschnittliche Zusammensetzung des Verkehrsstromes . 20
Die täglichen Schwankungen des Verkehrsstromes 21

4 Kapitel: Die zentrale Verdichtung der Verkehrsströme . . . 23
Die Lage des Zentrums der bebauten Fläche 23
Die zentrale Verdichtung des Hauptstraßenverkehrs 23
Die Zone des Landstraßenverkehrs 25

5. Kapitel: Die Gliederung der Stadt in wirtschaftliche Zonen . 26
Kartographische Darstellung der Wirtschaft 26
Die Gesamtheit der zentralen Zone 26
Die Geldzone 27
Die Ladengeschäftszone 28
Die Lage der öffentlichen Ämter 30
Die Lage der höheren Schulen 31
Die Zone der Vergnügungsanstalten 31
Die Zonen der Wirtschaften 32
Die Zone der Vorortbahnhöfe 33

Die von den Geschäftsleuten bevorzugte Wohnzone 34
Die Zone der Ärzte und Zahnärzte 35
Die Zonen der Personenbahnhöfe 35
Die Zonen der Handwerker 36
Die Großindustriezone 38
Die Zonen der Gartenstädte und Villen 39
Die Rückwirkung der wirtschaftlichen Zonen auf den Verkehr . 40

6. Kapitel: Die weitere Gliederung der Stadt in wirtschaftliche Sektoren 41
Die Grundlagen der verschiedenen Sektoren 41
Die Lage der verschiedenen Sektoren 41
Die Verkehrshindernisse als Trennungslinien der Sektoren . . 44
Kleinere besondere Stadtteile 44
Die sektoralen Unterschiede im Bahnhofsverkehr 45

7. Kapitel: Die Wirkungen der wirtschaftlichen Sektoren auf den Verkehr 46
In den Industrie- und Wohnsektoren 46
In den Villenvorortsektoren 47
In den Grenzsektoren 47

Zusammenfassung der Ergebnisse 48
Literatur 51

Lebenslauf.

Ich, Karl Förter, von Basel, wurde am 4. Juni 1904 in Basel geboren. Meine Eltern, Marie und Hugo Förter-Liebert, wohnen Greifengasse 19, wo der Vater den Beruf eines Advokaten ausübt. Ich ging durch die untere und die obere damalige Realschule, wo ich im Herbst 1923 mit dem Maturitätszeugnis abging. Vom Herbst 1923 bis zum Frühling 1931 hörte ich an der Universität Basel bei folgenden Hochschullehrern:

Jurisprudenz: Simonius, Beyerle.
Deutsche Philologie: Hoffmann, Zinkernagel, Heusler.
Englische Philologie: Brie, Hübner, Jost, West.
Kunstgeschichte: Rintelen.
Geographie: Hassinger, Jaeger, Vosseler.
Ethnologie: Speiser.
Psychologie: Häberlin.
Pädagogik: Häberlin, Gschwind.

Daneben besuchte ich Kurse der Gewerbeschule, vom Frühling 1924 bis zum Frühling 1929, und schloß dort mit der Zeichenlehrerprüfung ab. Ferner besuchte ich den eidg. Turnlehrerkurs 1925/26. Dann besuchte ich die Lehrerseminarkurse 1927/28. Im Frühling 1928 bestand ich die pädagogische Prüfung für Lehrer an mittleren Schulen und im Herbst 1928 diejenige für Lehrer an oberen Schulen, im Frühling 1929 die wissenschaftliche Mittellehrerprüfung. In den Jahren 1925, 1927, 1929, 1930 wurde mein Studium durch Militärdienste für einige Wochen unterbrochen. Seit Frühling 1930 habe ich an verschiedenen Schulen Basels als Vikar Schule gegeben. Meine Dissertation entstand unter Leitung von Herrn Prof. Jaeger in der Zeit vom Sommer 1929 bis zum Frühling 1931.